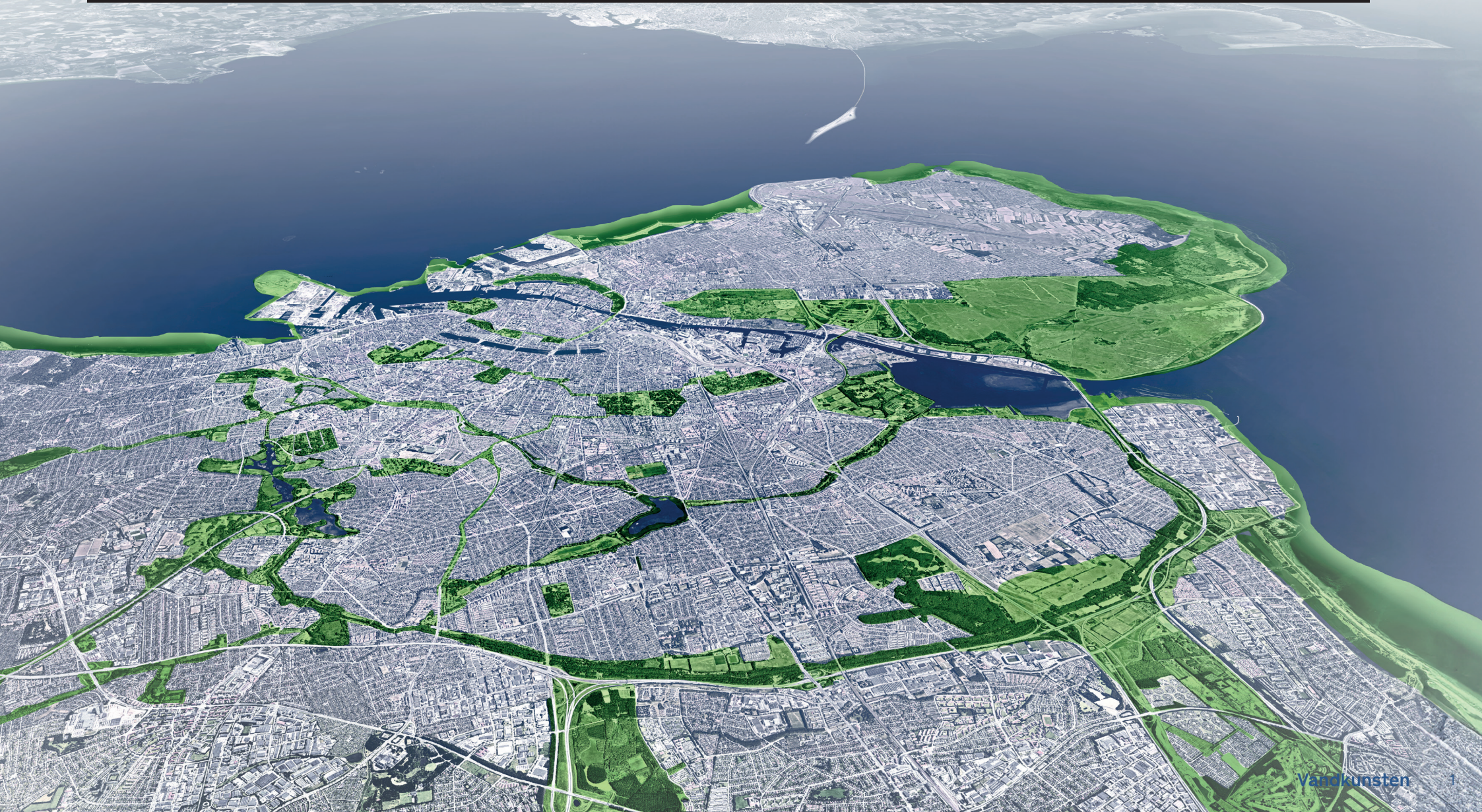


# København 2070

Mod en decentral byudvikling i miljømæssig og social balance



# København 2070 / Er vi på rette vej?

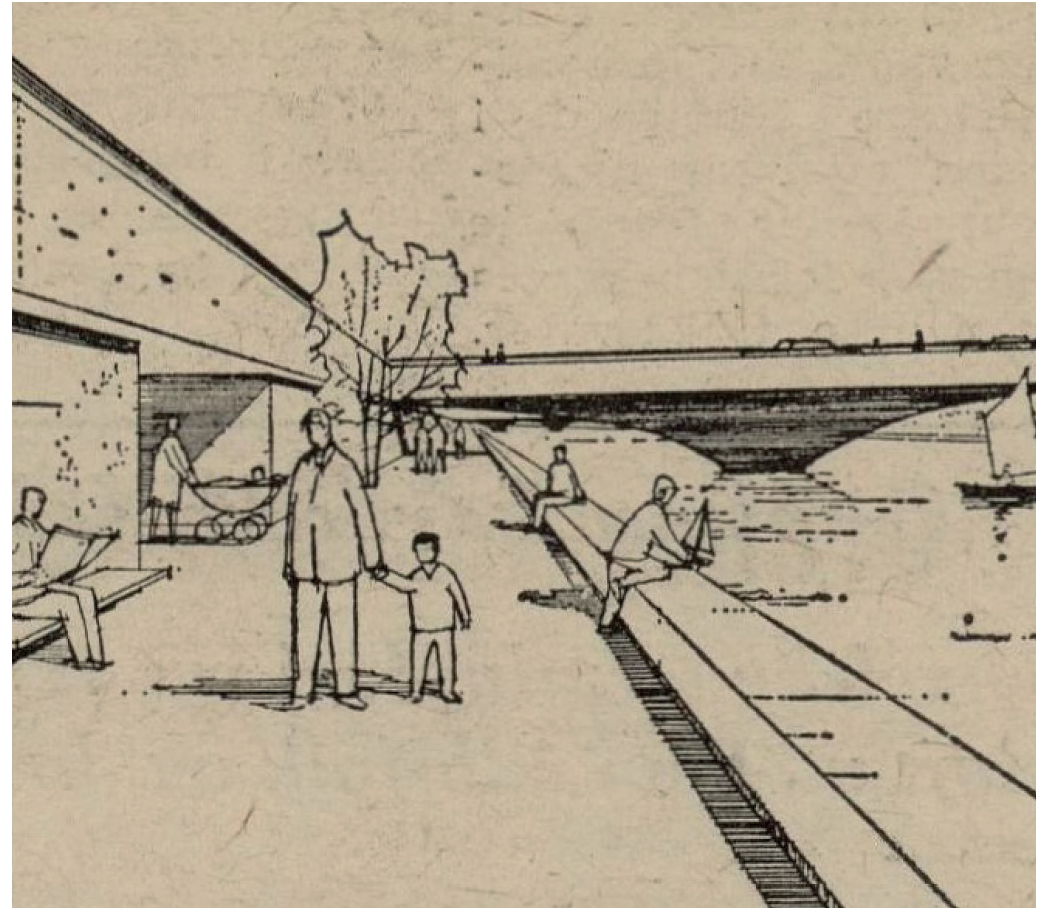
Vi har med nærværende idéoplæg beskrevet et alternativt udviklingsscenarie for København, som vi har valgt at kalde: 'København 2070 - En decentral byudvikling i miljømæssig og social balance'.

Hensigten har ikke været at rette en isoleret kritik af Lynetteholmen eller at anvise en alternativ løsning på byudvikling i Københavns havn, men et forsøg på at løfte blikket og give en række alternative bud på, hvordan nogle af Hovedstadens udfordringer kan løses på måder, der i højere grad tager samlede hensyn - hensyn til klima- og miljøpåvirkning, til infrastruktur, til den sociale og fysiske byudvikling generelt, og ikke mindst et forsøg på at udvikle et idékompleks der bygger videre på Hovedstadens egenart.

Vi forsøger at anlægge et holistisk syn, ikke bare på Københavns udvikling, men på hele Hovedstadens fremtid - baseret på de tanker og idéer, der er opstået som resultat af vores arbejde med et forslag til den kommende Fingerplan version 2.0.

Vi står overfor mange udfordringer de kommende år og især de pågående havspejlsstigninger og øvrige klimaudfordringer kræver handling her og nu. Og vel at mærke handling, der, som vi ser det, bør tage ansvar for hele Hovedstaden - og hele landet for den sags skyld. Måske er der behov for et nyt syn på planlægningens potentiale som prioriteringsredskab - i den helt store skala?

## Tænk engang at vi var lige ved at få en motorvej rundt om Søerne?



Forslag til anlæggelsen af 'Søringen', en motorvej langs søerne i København (Illustration: Ingeniørens Ugeblad, 1968)

Det er heldigvis ikke alle projekter, der bliver til noget. Og tænk engang hvor meget mere vi ville kunne få, hvis lige vi tænkte os om en ekstra gang...



En ny 'voldpark', der beskytter hele Hovedstaden



Nye centralt placerede bynære strandparker



Opgraderede og automatiserede S-tog



Hurtigbusser og supercykelstier langs indfaldsvejene



Forbundne, funktionsblandede 15-minutters byer

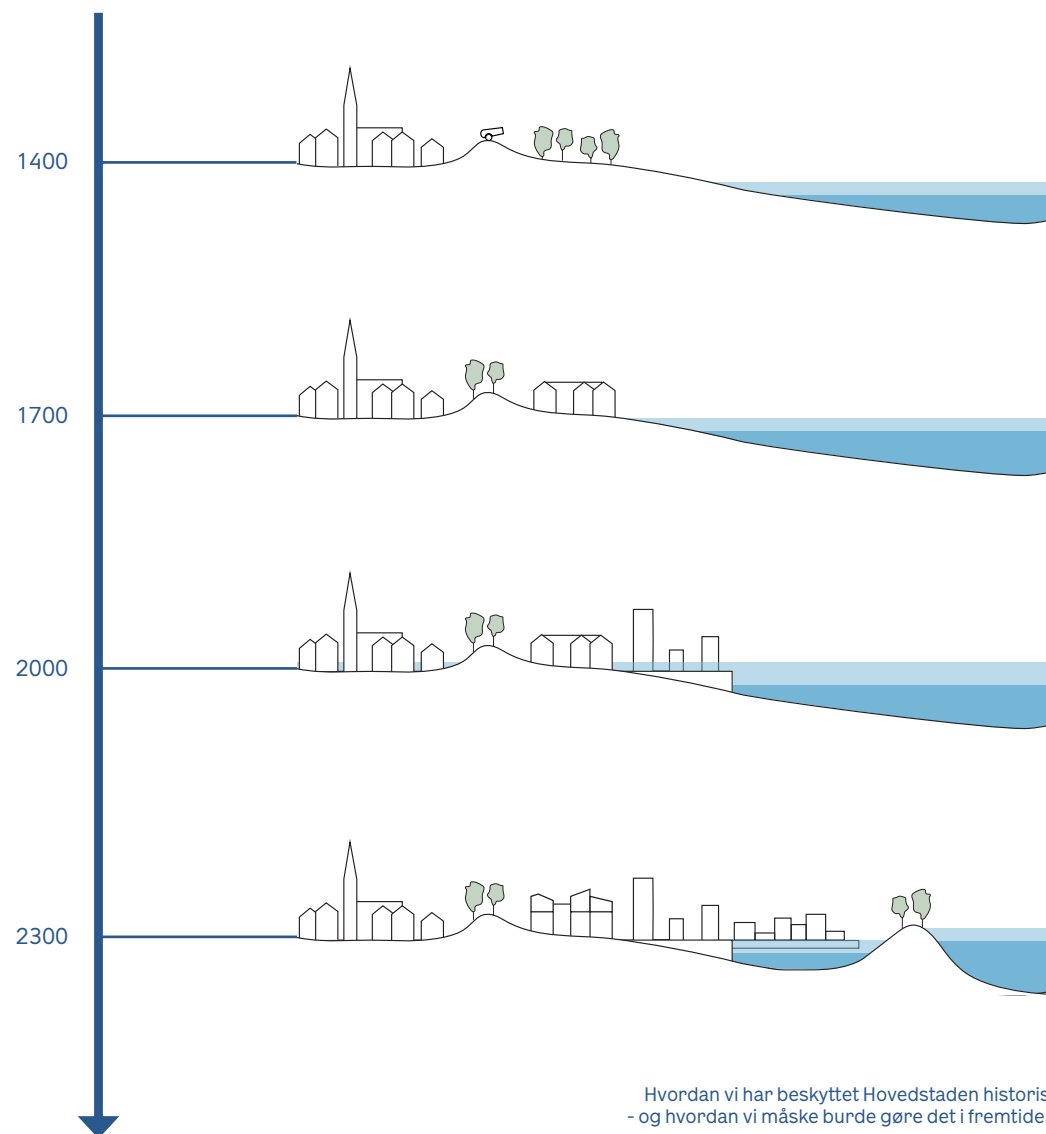
# København 2070 / Hvad skal vi beskytte?

Selvom store dele af Københavns historiske voldanlæg i dag er blevet omlagt til rekreative formål, så fremstår inderhavnen – flankeret af Kastellet på den ene side og Trekronerfortet på den anden – stadig som en tydelig påmindelse om tidligere tiders trusler. Selvom trusselsbilledet i dag er noget anderledes og mindre dramatisk på kort sigt, så er det ikke mindre skræmmende på lang sigt. Fremfor belejrende flåder er det nemlig et stødt stigende havvandsspejl og de stadigt hyppigere forekommende stormfloder og grundvandsstigninger, der i disse år giver byens beboere svedige håndflader.

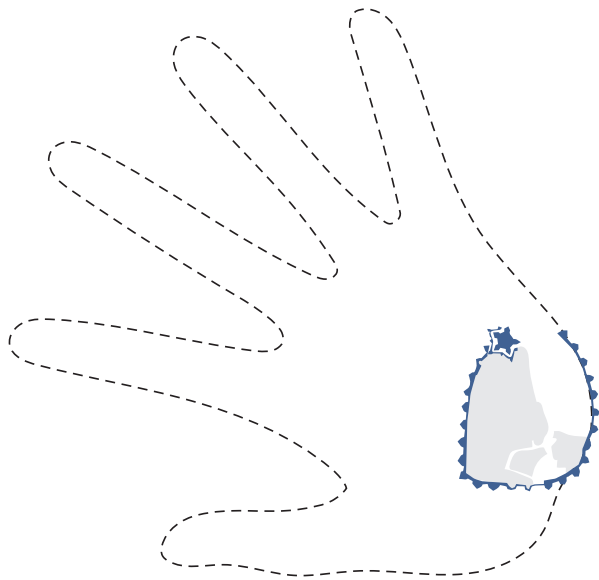
Dengang som nu står vi altså overfor nogle helt afgørende beslutninger omkring, hvad der skal beskyttes og hvornår, med hvilken omkostning – og på hvis bekostning. Men det, der nok ikke gav anledning til megen hændervridning under enevælden, er jo naturligvis under vores nuværende folkestyre en rygende varm kartoffel. Særligt i en by som København, der siden dengang har haft gevaldigt vokseværk, og hvor forståelsen af kulturarv blot indenfor de seneste par årtier har ændret sig ret radikalt.

For eksempel er Fingerplanen, som i mere end 75 år har defineret rammerne for Københavns udvikling, blevet en del af vores kulturkanon – på lige fod med Sydney Operaen. Der er altså meget mere at beskytte i dag og derfor også på mange måder mere på spil.

Og når nu en række førende eksperter indenfor både byudvikling og mobilitet fremhæver netop Fingerplanen som værende en potentiel løsning på fremtidens bæredygtige byudvikling med op mod 10 km<sup>2</sup> allerede tilgængeligt areal til fremtidig byudvikling, hvorfor kaster vi så ikke alle vores ressourcer ind for at beskytte og revitalisere denne uvurderlige del af vores kulturarv? Hvad nu hvis det rummede potentialet til reelt at gøre København til det foregangsland indenfor bæredygtig byplanlægning, som vi allerede går og fortæller hinanden vi er?



Skal vi virkelig fortsat fokusere på at beskytte vores historiske bykerne...



Københavns voldanlæg (1600)

...når vi i dag har meget mere værdifuld kulturarv at beskytte?



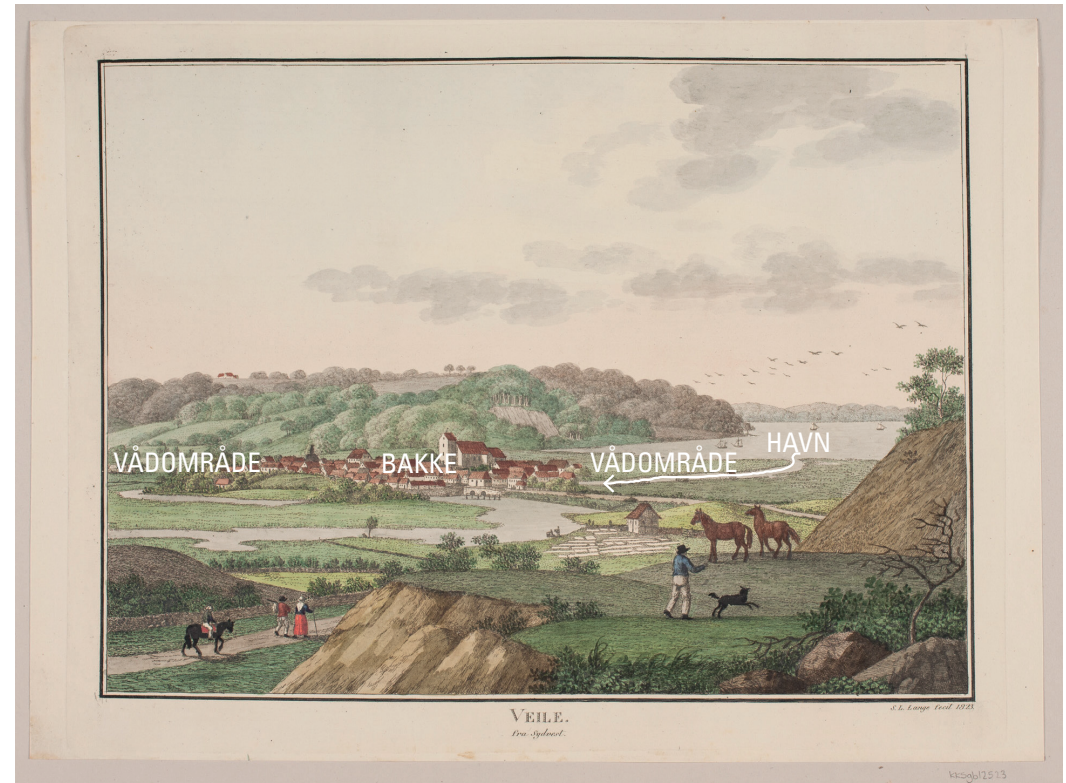
Hovedstadens voldanlæg (2070)

# København 2070 / Hvor skal vi bygge?

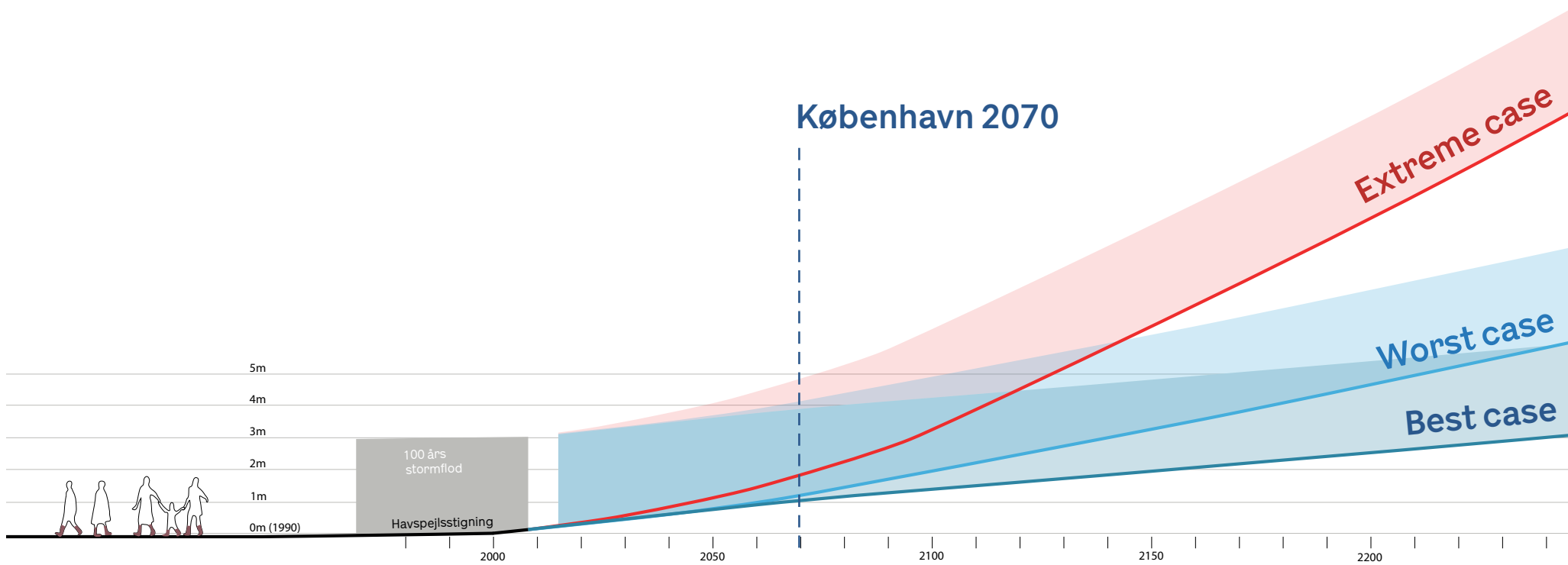
Havet omkring os stiger, så meget ved vi. Men hvor meget, det kan ingen med sikkerhed sige. Dog står det nok klart for de fleste, at problemet bliver størst, der hvor vi har bygget i første række langs den lavt liggende kyststrækning. Det gælder i særdeleshed strækningen langs Køge Bugt og i mange af de nyere kystnære udviklingsprojekter, for eksempel Nordhavn.

Det er en udvikling, der har været drevet af ren og skær markedslogik, for hvem vil ikke betale ekstra for havudsigt? Men der er tegn på, at festen måske er ved at være slut. I hvert fald tyder meget på, at tømmermændene flere steder så småt er ved at melde sig - og de vil givetvis tage til hen over de kommende årtier i takt med forsikringspræmiernes himmelflugt.

Og det er langt fra kun et problem i Hovedstaden. Hvis man kigger på det ganske land, så tegner der sig et lignende billede i stort set samtlige danske kystbyer. I jagten på vækst er vi kommet til at bygge de steder, der tidligere har fungeret som den svamp, der ellers skulle kunne optage vandmasserne ved stormflod. Men vi har jo nu engang de byer, vi har, og selvfølgelig skal de beskyttes. Det giver klart bedst mening, både samfundsøkonomisk og kulturarvsmæssigt. Men lad os lade være med at gøre ondt værre, og gentænke vores vandkant fremfor at bebygge den.



(Illustration: Søren L. Lange, Vejle, 1823, SMK.dk, grafik Katrina Wiberg, Arkitektskolen Aarhus)



Forskellige prognoser for fremtidig havspejlsstigning  
(Kilde: IPCC, AR6)

# København 2070 / Hvad er visionen?

Vi har med andre ord brug for at genoverveje vores relation til kysten og dermed også hvilken rolle vandet skal spille i byerne ved vores kyster. Skal vi gøre alt for at lukke det ude som i Holland eller acceptere, at det finder vej ind fra tid til anden som i Venedig? Eller skal vi finde vores egen mellemvej?

For selvom vi ved, at fremtiden nok på mange måder ikke bliver, som vi forestiller os, så ved vi dog, at der kommer til at være kamp om både pladsen og ressourcerne. Så vi burde vel som udgangspunkt starte med at blive enige om visionen, før vi lægger os fast på løsningen?

I det følgende vil vi forsøge at fremstille to visioner for Hovedstadens udvikling frem mod år 2070: en version 1.0, som vi kunne kalde 'business as usual'-løsningen, og en version 2.0, som er vores bud på en mulig ny resourceoptimeret og adaptiv strategi.

Udfordringerne er mange og ofte overlappende, alligevel er vores vision for overskuelighedens skyld inddelt i følgende tre kapitler:

## Stormflodssikring

## Infrastruktur

## Byudvikling



Visualisering af Christiansborg Slotsplads oversvømmet ved stormflod.





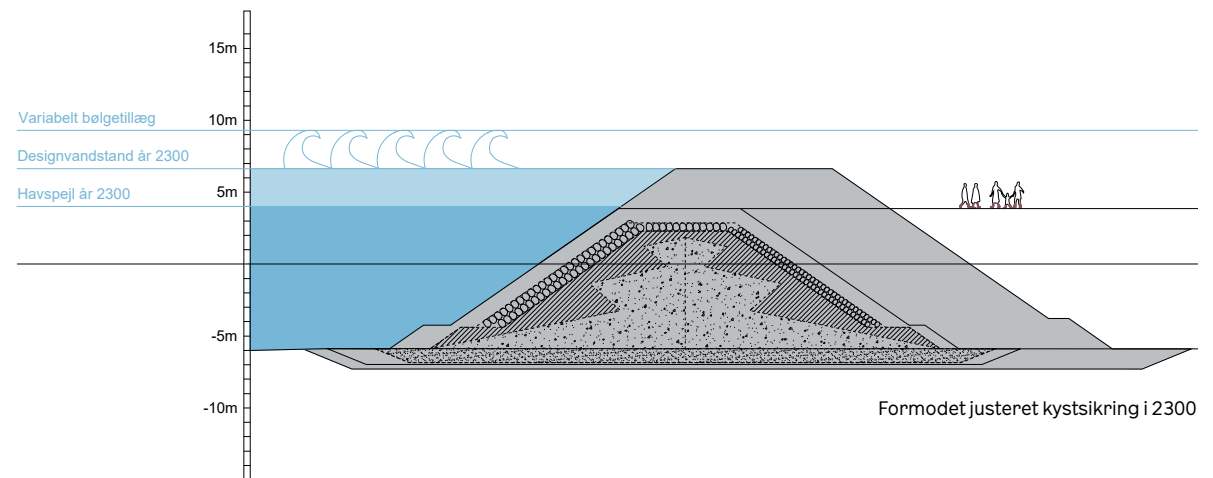
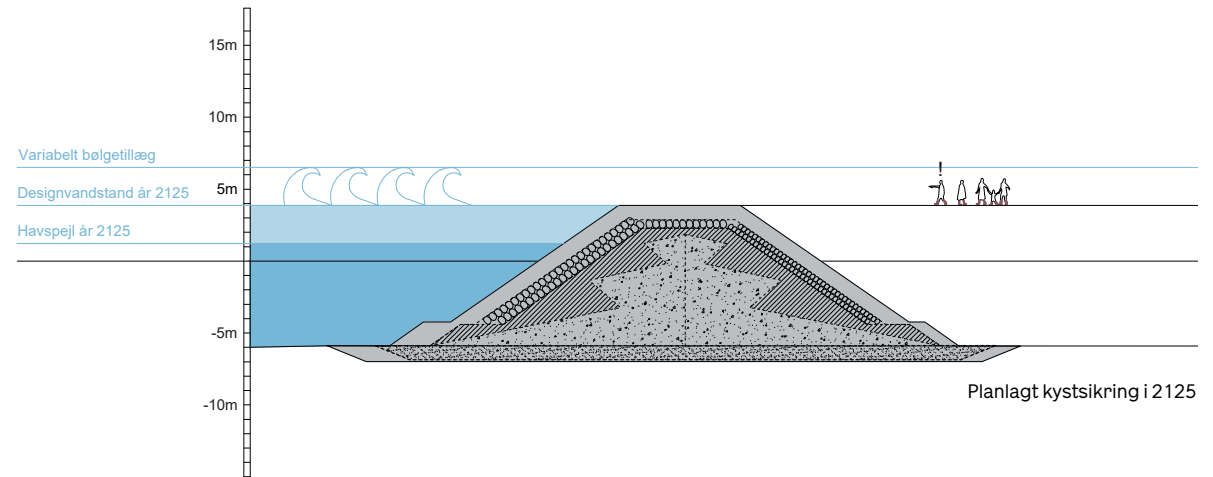
# Stormflodssikring / Hvad er visionen?

Københavns kommune har længe haft en plan for stormflodssikring. I 2017, før nogen i offentligheden havde hørt om Lynetteholmen, præsenterede kommunen en stormflodsplan, som klart og tydeligt konkluderede, at truslen ved stormflod var størst mod syd, og at man derfor burde nøjes med at lukke havnen mod nord med et dige og en sluse og prioritere den primære indsats i den sydlige del. Så kom Lynetteholmen ind fra højre og vendte op og ned på prioriteringen.

Stormflodssikring er jo et spørgsmål om prioriteter, ligesom al anden planlægning, og der er ikke én måde at gøre det på. Der vil for det meste være brug for at spille på flere heste og anvende en række forskellige løsninger på én gang. Men det er altafgørende at gå helhedsorienteret til værks, hvis man ikke vil risikere, bare at give sorteper videre til naboen på den anden side af kommunegrænsen. Visionsplanen 'Den levende kyst', som en række hovedstadskommuner fik udarbejdet i samarbejde med Realdania, var et godt eksempel på netop sådan en tilgang, selvom også den stopper ved den sydlige kommunegrænse og således undgår at adressere problemet, der hvor det er størst.

Men ikke desto mindre er intentionen rigtig og frem for alt så står det klart, når man sammenholder de to forslag, visionsplanen og kommunens stormflodsplan, at spørgsmålet ikke er, hvorvidt der skal være diger, men derimod hvor de skal placeres og på hvor lang en strækning. Skal de, som i kommunens stormflodsplan, placeres fortrinsvis på land, hvor det er lettest og billigst at anlægge dem, men hvor det sandsynligvis mange steder vil have store konsekvenser for de omkringliggende områder, når digerne i fremtiden skal forhøjes? Eller skal de, som visionsoplægget foreslår, placeres så vidt muligt på vand, så vi kan opnå størst mulig fleksibilitet og mest mulig ny naturværdi?

Hvordan og hvad vi beskytter er selvfølgelig en vanskelig diskussion, da den afspejler en samfundsøkonomisk værdisætning. Men netop derfor er det en diskussion vi bliver nødt til at tage i fællesskab, da den, som vandet der trænger sig på, i helt konkret forstand kommer til at berøre os alle.



Designvandstande for området nord for København, med Lynetteholmens planlagte sikringskote  
(Kilde: DMI/By Og Havn, 2024)



Når stormfloderne rammer  
(DTU/Klimaekspeditionen, 2024)



Stormflodssikring af København  
(Rambøll/SLA, 2024)



Morgendagens Dragør  
(Arkitema/COWI, 2021)

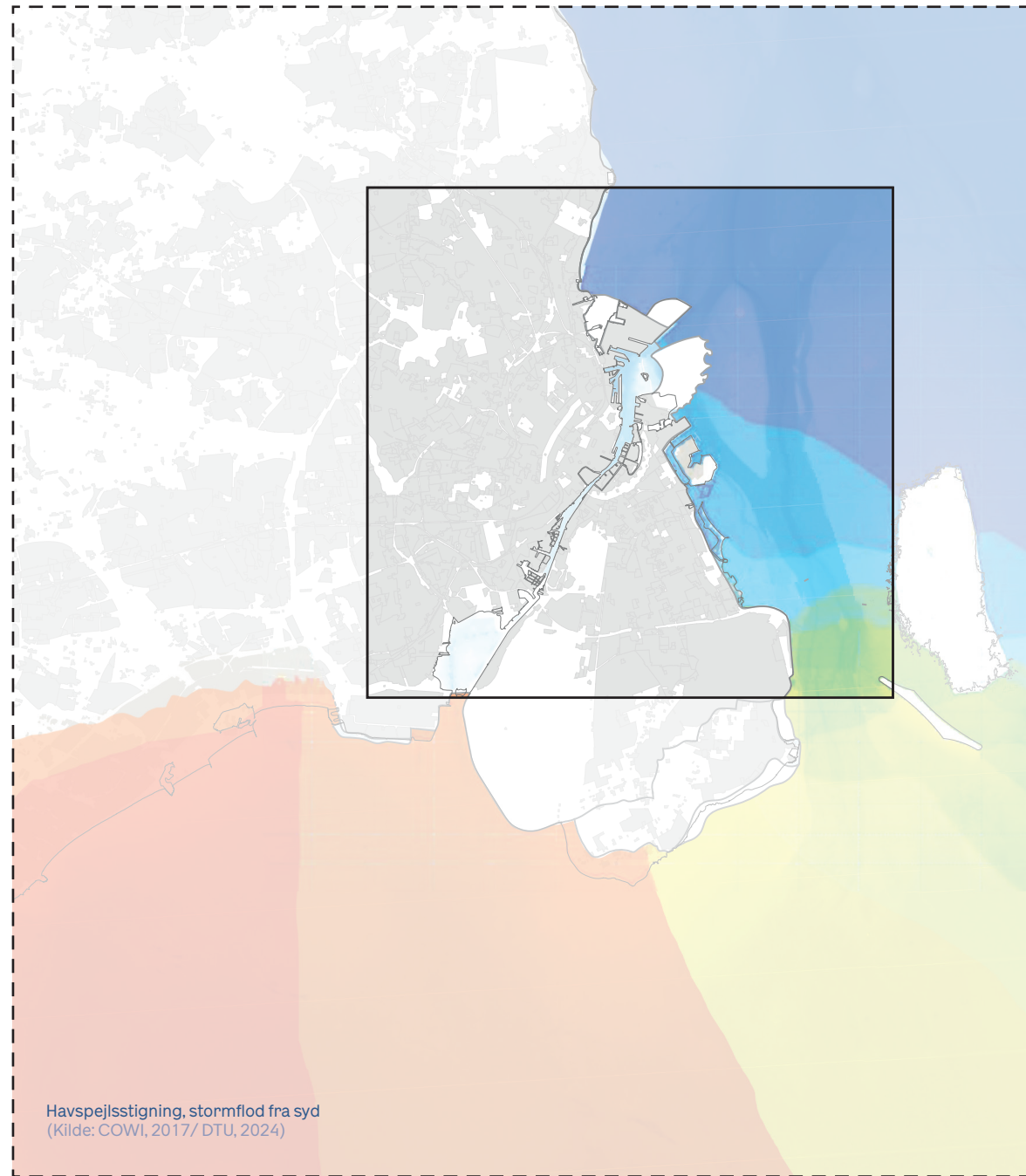


Den levende kyst - Visionsoplæg  
(Smith Innovation/Schönherr, 2021)

# Stormflodssikring / Hvad skal vi sikre?

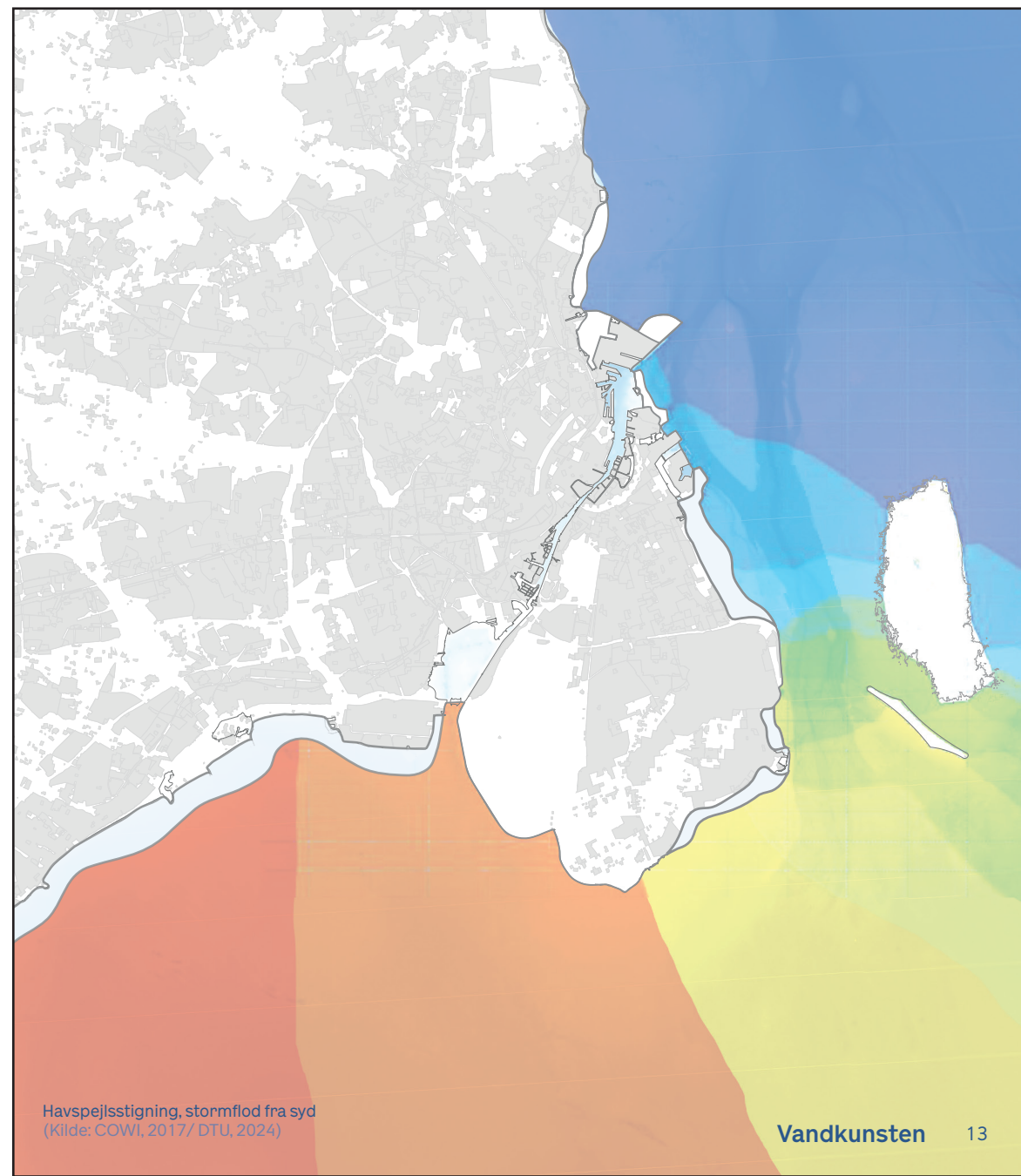
## Version 1.0

Vi prioriterer at sikre Københavns inderhavn ved at anlægge en kunstig ø, for at sikre indsejlingen mod nord.



## Version 2.0

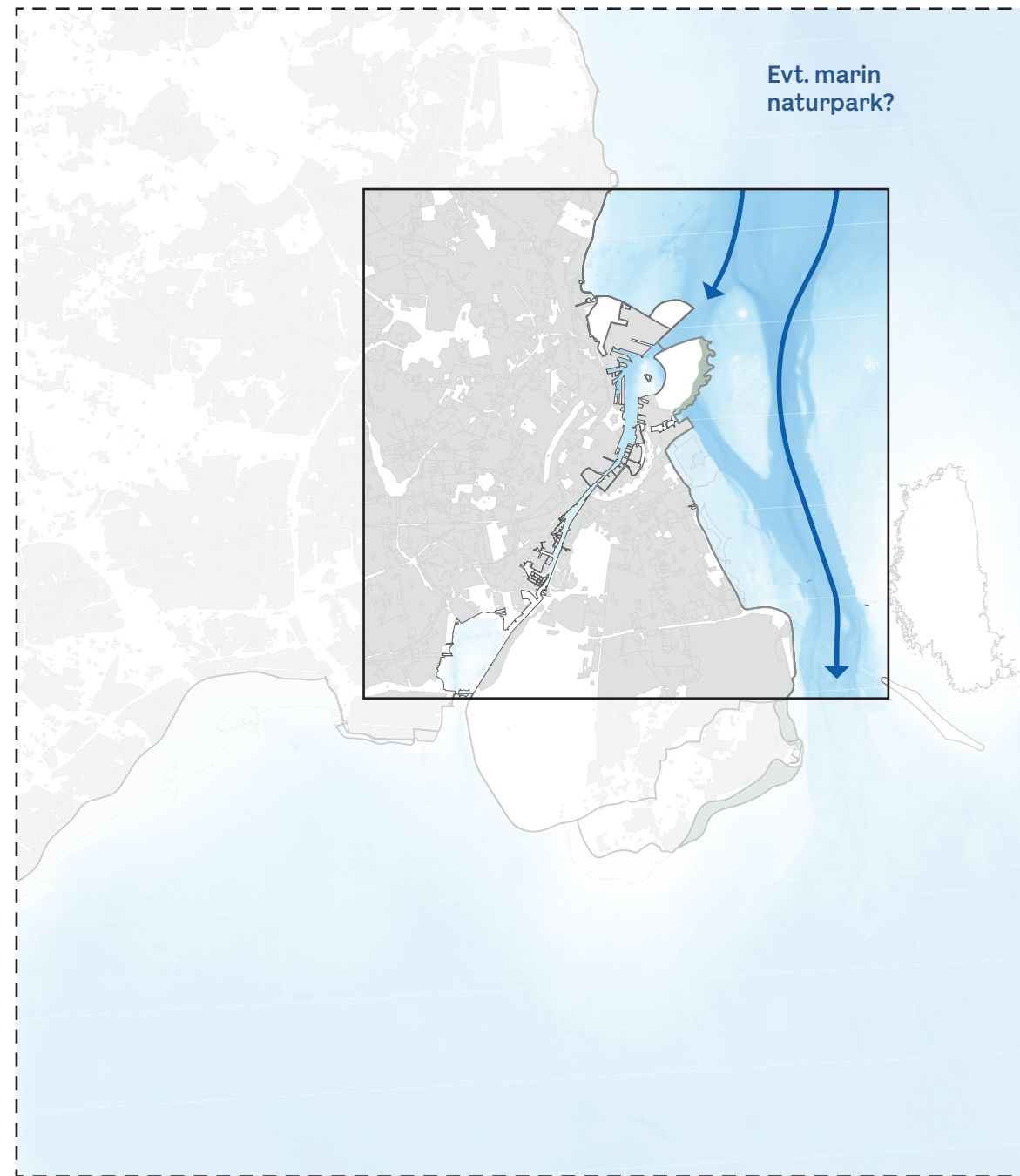
Hvad nu hvis vi i stedet for at bruge al overskudsjord ét sted fordelte den over en længere strækning for dermed at kunne sikre de lavtliggende områder syd for København, hvor problemet her og nu er størst?



# Stormflodssikring / Hvordan beskytter vi naturen?

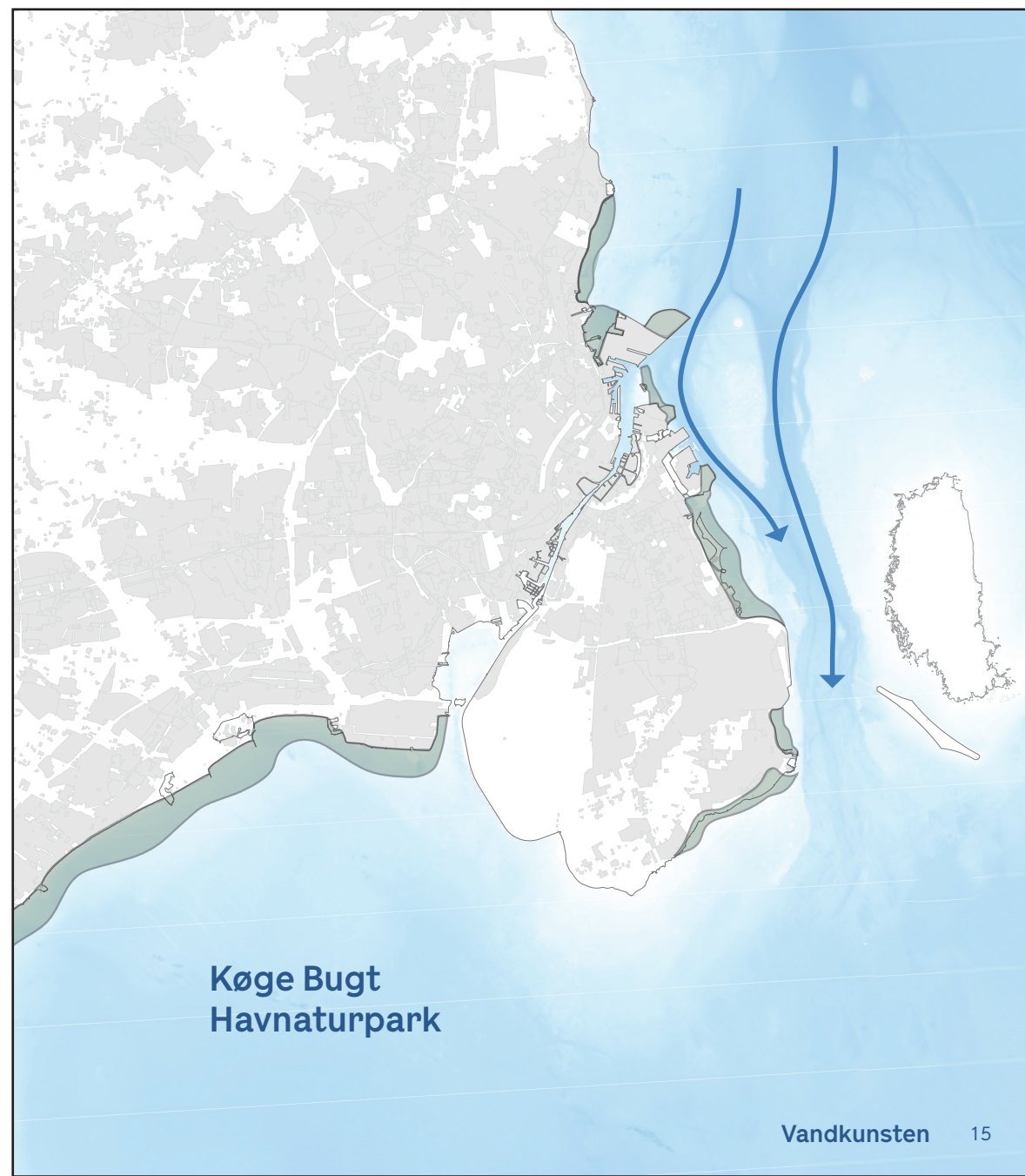
## Version 1.0

Ved at udfylde Kongedybet kommer vi til at påvirke de naturlige processer i Øresund. Der foretages dog en løbende monitorering af havmiljøet og i tilfælde af, at en markant forværring kan dokumenteres, så anlægger vi en marin naturpark som kompensation.



## Version 2.0

Hvad nu hvis vi helt undlod at gøre indgreb i et i forvejen udsat havmiljø og i stedet brugte vores ressourcer på naturgenopretning i hele Hovedstaden for at opnå størst muligt regenerativ effekt? Hvad nu hvis vi kunne udforme vores kystsikring på en måde, som både kunne skabe nye strandengsarealer langs kysten og en ny havnaturpark i Køge Bugt?



**Køge Bugt  
Havnaturpark**

# Stormflodssikring / Hvordan forholder vi os til kulturhistorien?

## Version 1.0

Vi holder en respektafstand og indrammer Trekronerfortet for at udstille den kulturhistorie, det repræsenterer. Samtidig fjerner vi bølgebryderne, da de ikke længere har en praktisk funktion.



Trekronerfortet, indrammet og afkoblet  
Foto: Steen Knarberg



## Version 2.0

Hvad nu hvis vi iscenesatte Trekronerfortet og byggede videre på kulturarven ved at tilføje et nyt lag af historie? Eksempelvis ved at udbygge de eksisterende bølgebrydere og inddrage Trekronerfortet i en ny voldpark på tværs af indsejlingen, så det igen kunne blive en del af Københavns forsvarsværk.

Hvad nu hvis vi kunne genoplive traditionen om at gå tur på voldene langs den nye Trekroner voldpark?

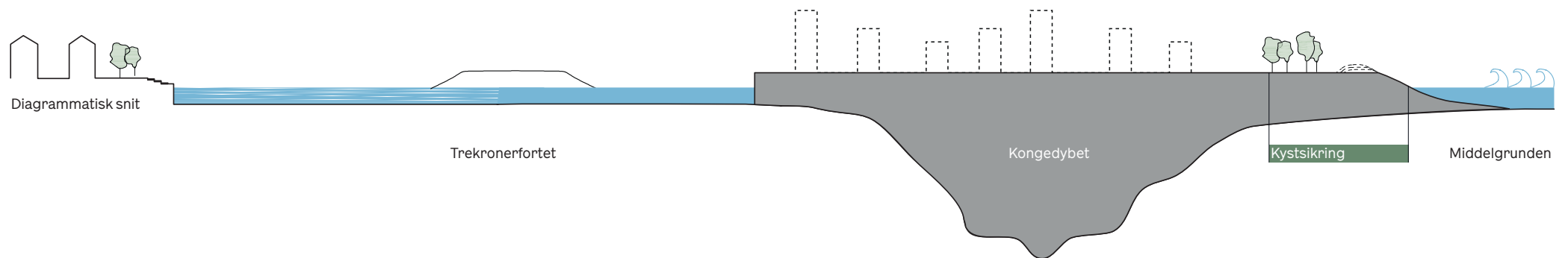


# Stormflodssikring / Hvordan bruger vi vores ressourcer?

## Version 1.0

Der er afsat en zone på 80-200 meter langs Lynetteholmens østlige kyst, som skal udgøre beskyttelse ved stormflod ud fra principper, som med en fællesbetegnelse kaldes 'naturbaserede'.

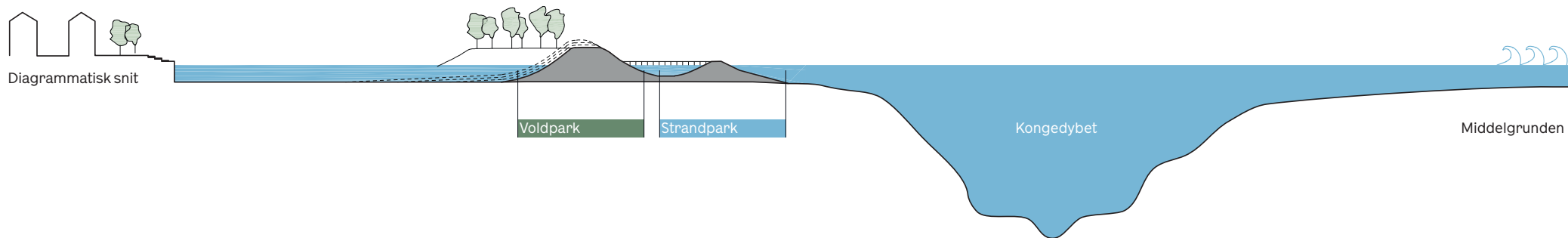
Grundlæggende lader vi naturens naturlige processer hjælpe på vej ved for eksempel at lade et forland med sandbanke tage kraften fra bølgerne. Vi vælger at bruge den lavbundede Middelgrund som forland, selvom det betyder, at vi skal bruge 80 millioner ton jord til at udfylde Kongedybet.



## Version 2.0

Langt det meste overskudsjord kommer i dag fra udgravning til kældre og parkeringsanlæg. Hvad nu hvis overskudsjord, i en fremtid, hvor vi skal køre mindre i bil og skal bruge mindre beton, pludselig bliver en knap ressource? Og hvad nu hvis havspejlet stiger hurtigere end forventet, og vi derfor pludselig får brug for jorden til at forhøje diger flere steder?

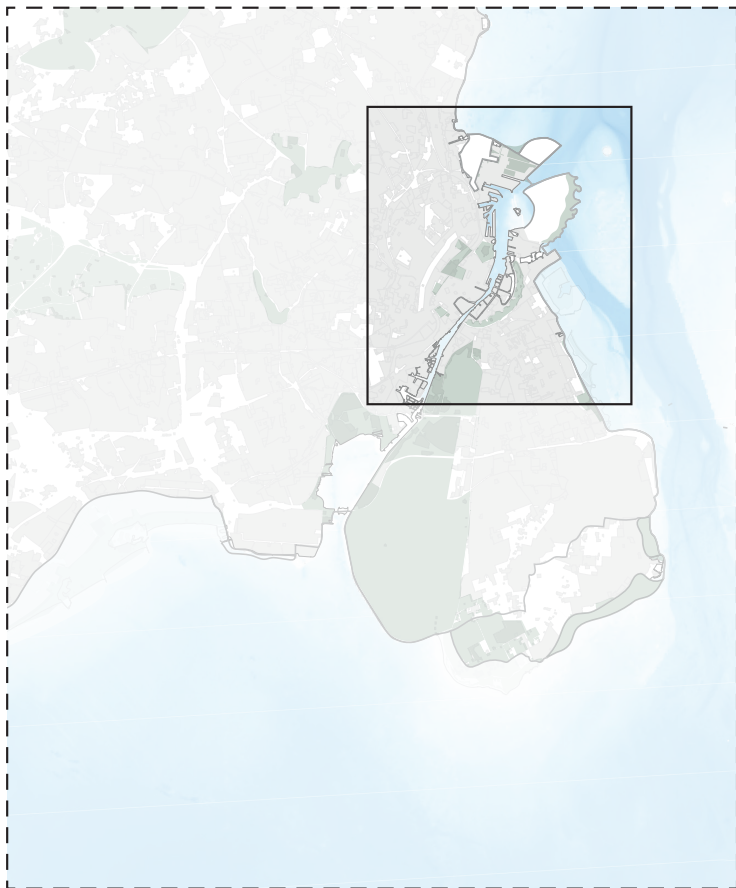
Hvad nu hvis vi rent faktisk kunne etablere en stormflodsikring med samme sikrings effekt men med markant færre ressourcer? Eksempelvis ved at anlægge et dige med et fremskudt bølgedæmpende forland på den lavvandede del af inderhavnen i forlængelse af Trekrønerfortet.



# Stormflodssikring / Hvordan skaber vi rekreativ merværdi?

## Version 1.0

Den bløde kant med sandstrande ind mod inderhavnen i det oprindelige forslag er i den nuværende version afløst af en hård kant, som fortsætter langs Kronløbet, hvor den planlagte dokport fastsætter et sikringsniveau på 9,8 meter. Den landskabelige kant ud mod Øresund består primært afstensætninger, bortset fra en kort strækning med sandstrand ved den nordligste del.



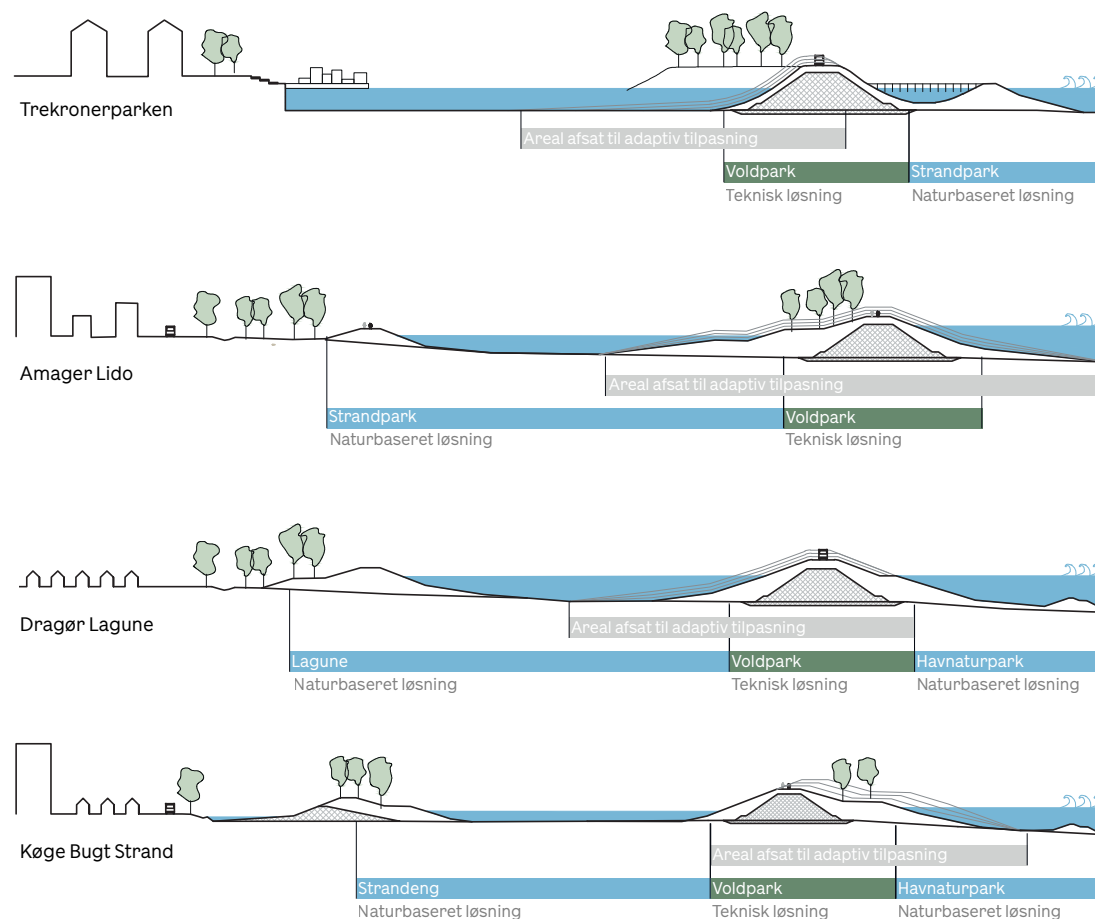
## Den tekniske/naturbaserede løsning



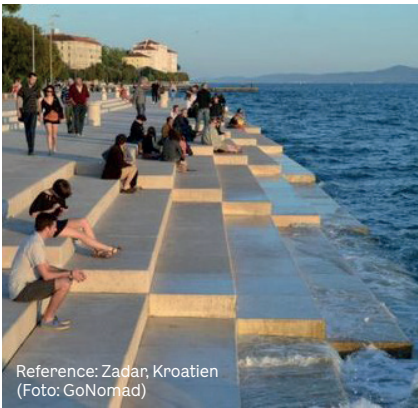
# Stormflodssikring / Hvordan skaber vi rekreativ merværdi?

## Version 2.0

Hvad nu hvis vi skilte den tekniske og den naturbaserede kystsikring mere ad? Den tekniske del kunne udformes som et dige, der kunne udgøre et landskabeligt grønt parkforløb og omslutte hele Hovedstaden som et beskyttende bånd. I tilknytning til denne nye 'voldpark' kunne vi etablere de naturbaserede løsninger i form af eksempelvis klitlandskaber, vådområder og rev. Herigennem kunne vi reelt supplere kilerne og udbygge den 'grønne handske', som altid har været et bærende princip i Fingerplanen.



## Den tekniske løsning



## Den naturbaserede løsning



# København 2070 /

## Hovedstadens ressourceoptimerede, fleksible stormflodssikring





Tænk at vi nu kan gå en tur på voldene...  
hele vejen fra Nordhavn til Refshaleøen!



Fremtidig Trekroner Voldpark

Tænk at vi har fået en helt ny strandpark...  
lige midt i byen!



Fremtidig Trekroner Strandpark

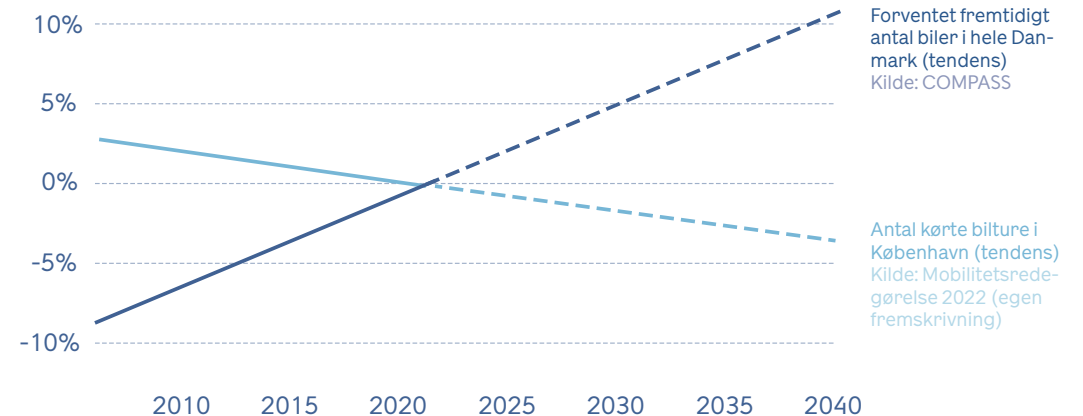
# Infrastruktur / Hvad er visionen?

Generelt følger biltrafikken konjunkturerne. Jo bedre det går med økonomien, jo flere biler på vejene, groft sagt. Men i København er det gennem en længere årrække gået den modsatte vej.

Dette skyldes i høj grad, ifølge kommunens egen mobilitetsredegørelse, at man systematisk har gjort det dyrt og besværligt at vælge bilen fremfor cyklen eller den offentlige trafik. Indsatsen har altså tilsyneladende båret frugt og der er ingen grund til at tro, at udviklingen vil vende. Især hvis Jaja arkitekters visionsplan om Den grønne ring, som nyder stor tværpolitisk opbakning i borgerrepræsentationen, bliver til virkelighed.

Faktisk ville noget nær det eneste, der kunne vende den positive udvikling, være hvis vi pludselig begyndte at gøre det lettere at have bil i København. Eksempelvis ved at anlægge den planlagte motorvejsforbindelse Østlig Ringvej med direkte forbindelse til fremtidige byudviklingsområder, som derved vil blive bedre forbundet med motorvejsnettet end til det kollektive transportnet.

Når nu hele hovedstadsområdet ifølge Københavns kommunes egen boligredegørelse bliver betragtet som et sammenhængende boligmarked, burde vi så ikke starte med at løfte de dele af Hovedstaden, som ikke i dag er tilstrækkeligt kollektivt trafikbetjent? Og burde vi ikke starte med at høste der, hvor vi allerede har sået, nemlig i omegnskommunerne langs med den nye Letbanering?



**Det eneste der kunne vende den positive udvikling, ville være hvis vi pludselig begyndte at gøre det lettere at have bil i København. Eksempelvis ved at anlægge Østlig Ringvej.**

## Byplanlægning er ressourceplanlægning!



Pyramid of Change  
(Jaja arkitekter, 2023)

## Bilerne i København skal være fossilfri i 2030!



Fossilfri vejtrafik i 2030  
(EY/Schjødt, 2024)

## Hverdagspendlingen forventes halveret i 2035!



Tværgående mobilitetsanalyse, del 1  
(Region Hovedstaden, 2024)

## Vi udbygger Fingerplanen med BRT-ruter!



Mobilitetsplan 2024  
(Movia, 2024)

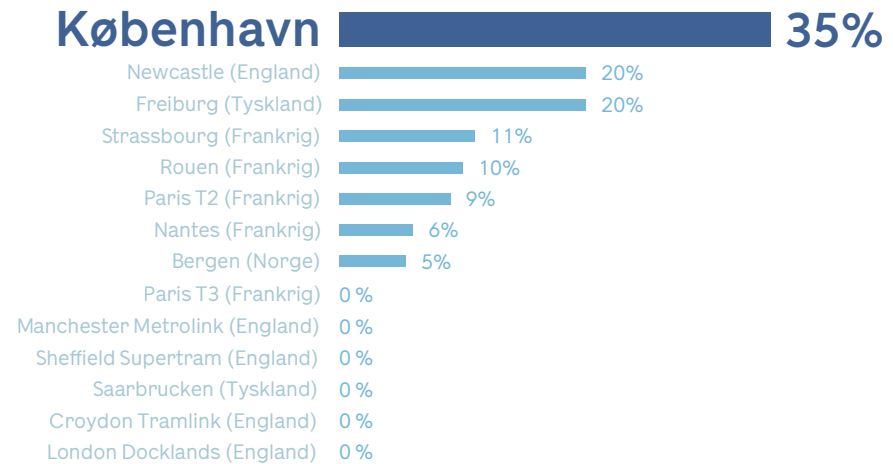
# Infrastruktur / Hvor går byens grænser?

Overordnet er der trafikalt to ting, der står i vejen for at København og omegnskommunerne kan vokse sammen. Den ene er de manglende tværgående kollektive transportforbindelser, som alle dage har været Fingerplanens store akilleshæl. Men det er man i fuld gang med at råde bod på.

Letbaneringen i Ring 3 er næsten klar til at blive indviet, men man kan allerede nu se effekterne. For eksempel er priserne omkring de nye knudepunkter steget markant. Faktisk væsentligt mere end ejendomspriserne er steget i andre europæiske storbyer med en tilsvarende nyligt anlagt letbane. Det kan blandt andet forklares med at prisstigningerne generelt afhænger af hvor meget letbanen forbedrer det øvrige kollektive transportsystem. Jo større forskel mellem serviceniveauet af den kollektive trafik før og efter letbanen, jo større effekt på ejendomspriserne. Og udover Letbaneringen har Movia planer om at indsætte hurtigbusforbindelser - de såkaldte Bus Rapid Transit, eller BRT, som kører i eget spor - mellem Ring 2 og 3 og langs Ring 4 (Movia, 2024).

Den anden store forhindring er indfaldsvejene, som skærer sig igennem omegnskommunerne og fortsætter hele vejen ind til brokvarterene. Men også det er der også foreslået en mulig løsning på. Hvis vi indførte en trængselsafgift, ville trafikken kunne neddrosles markant. En trængselsafgift, som et flertal af hovedstadskommunerne i øvrigt er tilhængere af, og det samme er et stort flertal af de adspurgte beboere - hvis ellers provenuet går direkte til en opgradering af den kollektive trafik, vel at mærke (Kommuneforum, 2009). Movia er endda i deres seneste mobilitetsplan gået så langt som at antage, at 'roadpricing' sandsynligvis bliver en realitet i 2030 og er begyndt at planlægge derefter.

Så før vi giver os i kast med endnu et stort og dyrt anlægsprojekt i form af en M5 til et område, hvor det ikke er politisk besluttet, at der skal byudvikles, burde vi så ikke starte med at investere der, hvor der rent faktisk lige nu og her er et reelt byudviklingspotentiale?

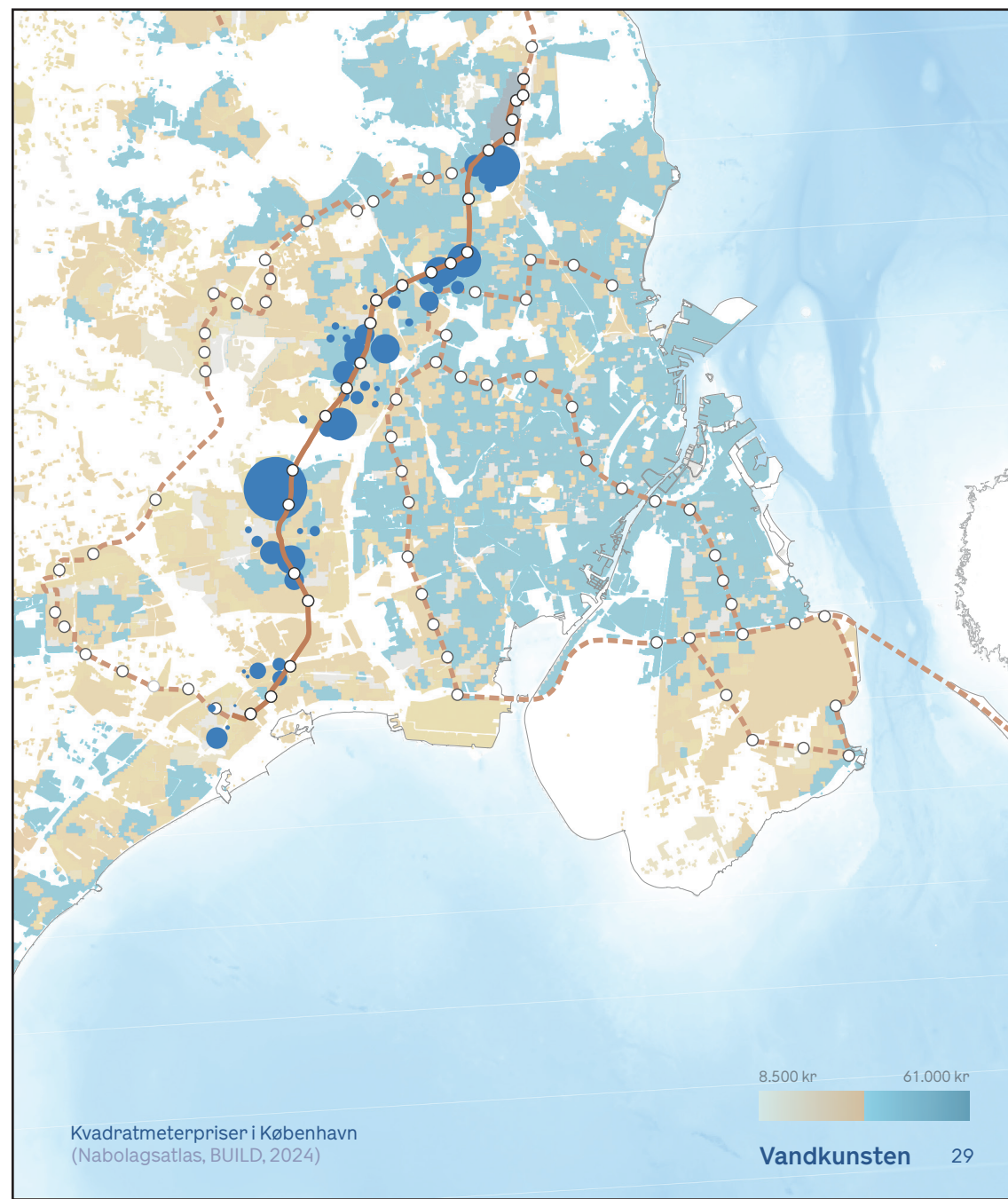


Kilde: Incentive (2017)

**Priserne omkring de nye knudepunkter er steget markant. Faktisk væsentligt mere end ejendomspriserne er steget i andre europæiske storbyer med en tilsvarende nyligt anlagt letbane.**

Burde vi ikke starte med at investere dér, hvor der lige nu og her er et reelt potentiale for fortætning og byudvikling?

- Letbane
- - - Ny BRT-forbindelse
- Nyt stoppested/omstigningspunkt
- Allerede planlagte investeringer



Kvadratmeterpriser i København  
(Nabolagsatlas, BUILD, 2024)

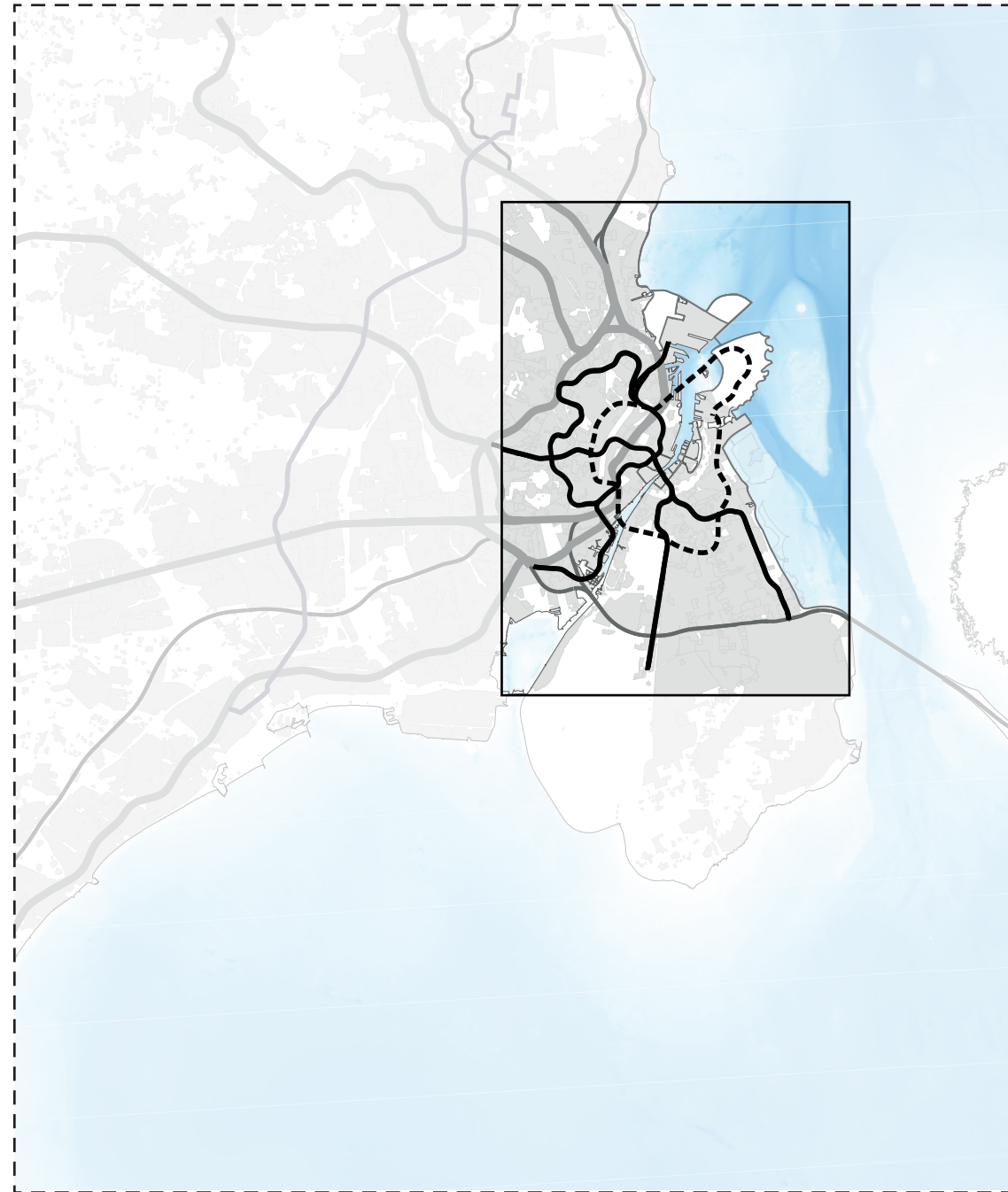
8.500 kr 61.000 kr

# Infrastruktur / Hvordan skal vores kollektive transport se ud?

## Version 1.0

Vi prioriterer en ny metroforbindelse til Lynetteholmen, selvom det ikke er besluttet, om der skal byudvikles.

- S-togsforbindelser
- Metro
- - - Ny metro
- Lokal-/regionaltog










## Version 2.0

Hvad nu hvis vi prioriterede en opgradering af S-togsnettet og kun den sydlige del af M5-ringen, som kunne forbinde til Refshaleøen og tage presset af M1 henover havnesnittet?

Hvad nu hvis vi prioriterede en eksprestunnel, fra Hellerup til Hovedbanen med et nyt stop ved Rigshospitalet, som af mange trafikplanlæggere ses som en forudsætning for en opgradering af S-togsnettet til metrolignende drift?

Hvad nu hvis staten stillede garanti så hovedstadskommunerne kunne optage lån til at anlægge de planlagte BRT-forbindelser langs Ring 2,5 og Ring 4? Derudover kunne man overveje at tilføje en forbindelse langs Ring 6 for at forbinde købstæderne og en tværgående forbindelse fra Tingbjerg til Dragør.

Hvad nu hvis vi indførte en direkte BRT-forbindelse fra København til Malmø for at aflaste togforbindelsen, som i fremtiden vil blive belastet af en øget mængde af godstrafik i forbindelse med åbningen af Femern-forbindelsen?

-  S-togsforbindelse
-  Eksprestunnel
-  Letbane
-  Ny BRT-forbindelse
-  Metro
-  Ny metro
-  Lokal-/regionaltog



Se også Mobilitetsplan  
(Movia, 2024)

# Infrastruktur / Hvordan skal vores vejnet og vejrum se ud?

## Version 1.0

Vi prioriterer anlæggelsen af Østlig Ringvej, selvom behovet på mange måder er utilstrækkeligt undersøgt.

For det første afhænger de trafikregulerende effekter ifølge forundersøgelserne af en markant trafikal sanering af det indre København, som langt fra er besluttet endnu. For det andet har Københavns Kommune netop besluttet at gå videre med undersøgelser af en tunnellægning af H. C. Andersens Boulevard, hvilket vil underminere både behovet og businesscasen for Østlig Ringvej. Og for det tredje er der veldokumenterede eksempler på såkaldte 'trafikspring' i forbindelse med udvidelse af eksisterende infrastruktur. Fx brugte man milliarder og skabte flere år med forsinkelser pga. anlægsarbejde i forbindelse med udbygning af Helsingørsmotorvejen med et ekstra spor. Da man var færdig sparede hver bilist i omegnen af et minuts transporttid og under et år efter kunne man ikke længere se rejsetidsgevindesten pga. mere biltrafik.



— Motorvej  
— Hovedvej






## Version 2.0

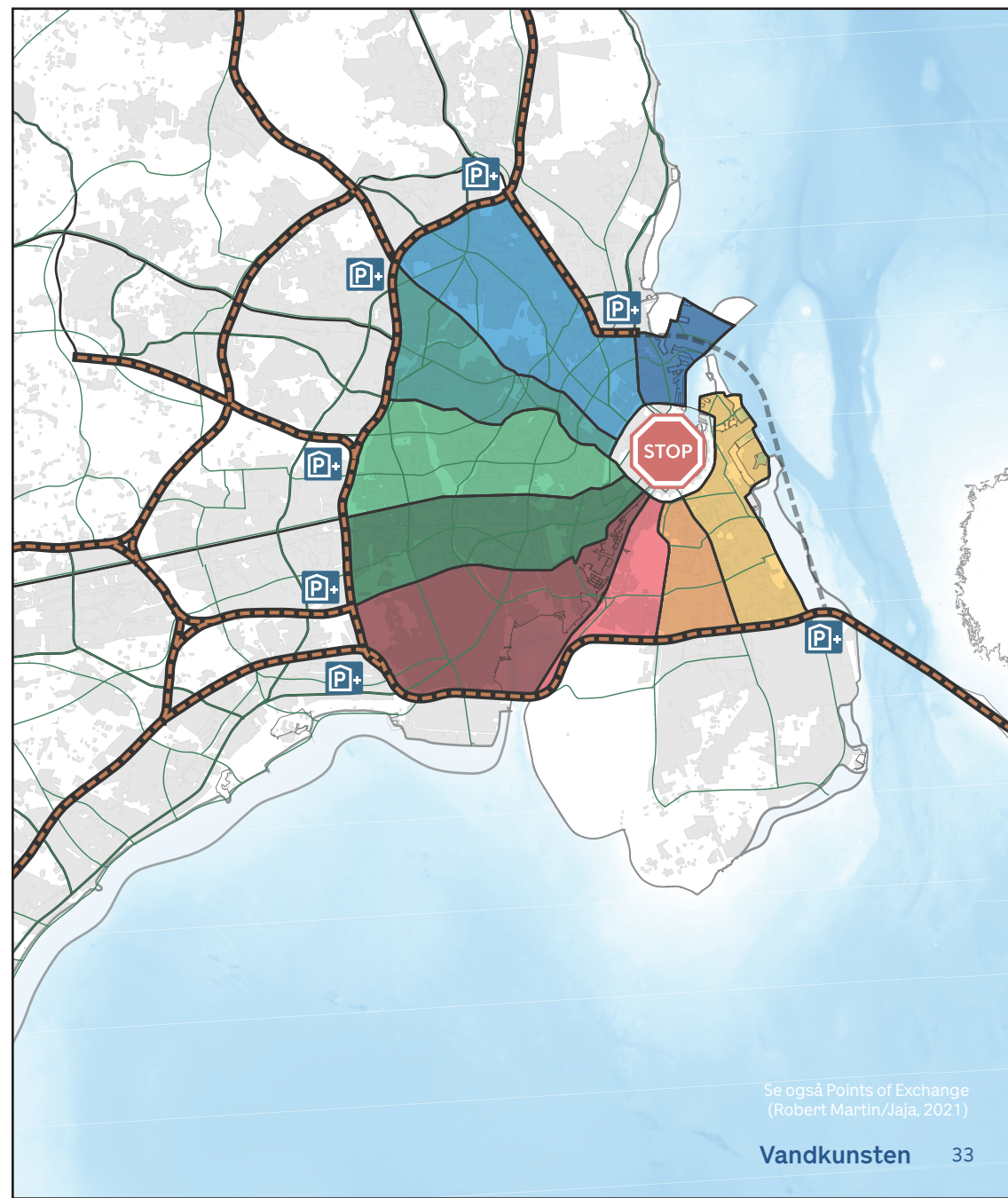
Hvad nu hvis vi prioriterede en trafikdæmpning af hele København indenfor Ring 3, eksempelvis ved at inddеле byen i 'trafik-øer', altså zoner med markant reduceret biltrafik?

Hvad nu hvis vi inddragede de midterste spor på indfaldsveje og indførte BRT-forbindelser og supercykelstier, så pendlere kunne springe køen over i myldretiden?

Hvad nu hvis hastigheden langs disse 'superboulevarder' gradvist kunne nedsættes, jo tættere man kom ind mod byen, så de således kunne forbinde hele vejen ind til indre by?

Hvad nu hvis udviklede en ny type parkeringshuse, som kunne fungere som sociale omdrejningspunkter og placerede dem ved sammenfletningerne langs byens nye kant? Hvad nu hvis cykel- og bilparkering kunne kombineres med fx genbrugsstationer, fitnesscentre, (reparations)caféer, cykeludlejning, værksteder og pakkeshops?

-  Supercykelsti
-  Motorvej med BRT-busser i separat midterspor
-  Hastighedsreduceret 'superboulevard'
-  Trafikdæmpede zoner ('trafikøer')
-  'P-hus Plus' med blandede funktioner



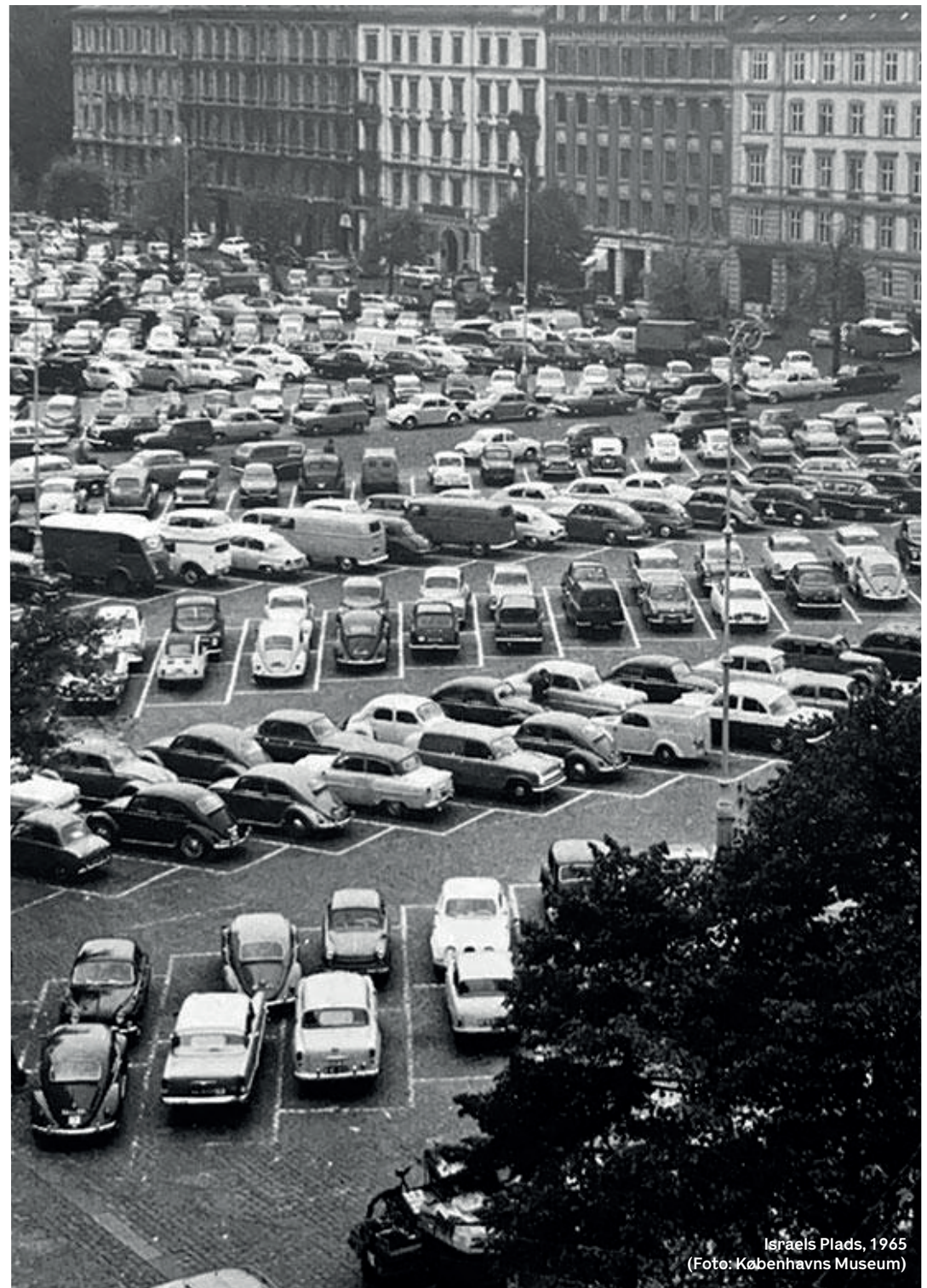
Se også Points of Exchange  
(Robert Martin/Jaja, 2021)

# Infrastruktur / Lad os starte med det, vi ved virker





Amagertorv, 1960  
(Foto: Københavns Museum)



Israels Plads, 1965  
(Foto: Københavns Museum)

# København 2070 /

Hovedstadens ressourceoptimerede, fleksible kollektive transportnet



Hvor var det dog godt at vi startede med at forbedre og udbygge alt det, vi allerede havde!



Visualisering af fremtidige automatiserede S-tog og eksprestunnel med stop ved Rigshospitalet

Tænk at nogen vil bruge deres tid på at sidde i kø på motorvejen, når de kunne have taget cyklen eller motorvejsbussen?



Visualisering af fartnedsatte indfaldsveje med supercykelstier og motorvejsbuser i hurtigspor.

# Byudvikling / Hvad er visionen?

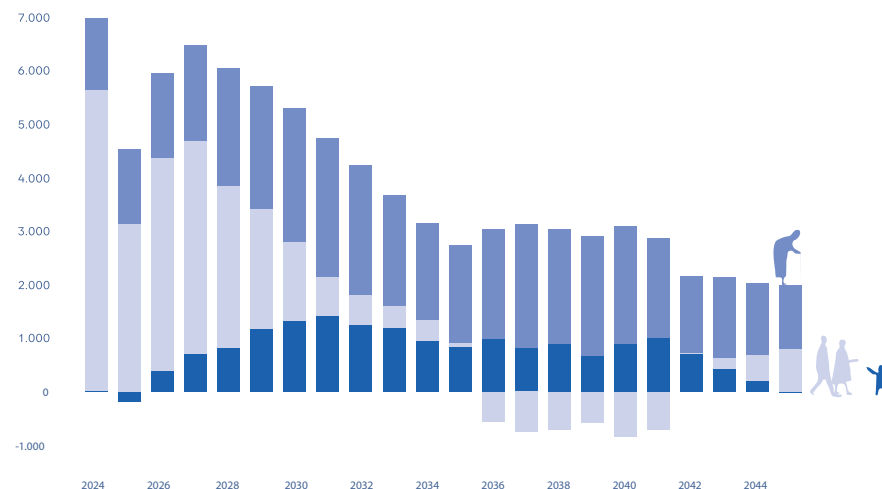
Dalende fertilitetstal og demografiske forskydninger. Usikkerhederne forbundet med disse års befolkningsfremskrivninger er mange. Men heldigvis står Hovedstaden i den utroligt gunstige situation, at vi i kraft af Fingerplanen har noget nær optimale betingelser for organisk, gradvis og decentral byudvikling, hvis vi vel at mærke vælger at fortætte ind i landet i stedet for ud i vandet.

Faktisk er det anslået, at der i dag er op mod 10 km<sup>2</sup> tilgængeligt stationsnært areal langs S-togsnettet, som er egnet til bymæssig fortætning, plus yderligere 4 km<sup>2</sup>, hvis man anlægger nye stationer. For slet ikke at tale om den veldokumenterede mængde af tilgængelige kvadratmeter i den eksisterende bygningsmasse, navnlig i eksisterende parcelhusområder.

Kritikere vil nok indvende, at landindvinding er en helt afgørende forudsætning for Københavns fremtidige vækst. Og det er jo rigtigt nok, at sådan har det været historisk set, i hvert fald til dels, men derfor behøver det jo ikke at være en forudsætning fremover. Særligt ikke når nu det internationale klimapanel IPCC decideret fraråder kystnært byggeri. Dertil kommer, at vi ikke vil kunne anvende de biobaserede materialer, som flertallet er enige om, at fremtidens byggeri skal baseres på. I hvert fald slet ikke i samme omfang, som hvis vi valgte ikke at bygge kystnært.

Andre kritikere vil måske indvende, at det mest bæredygtige er at bo i den tætte blandede by. Det er også svært at argumentere for andet, men hvem siger, det absolut skal være i København? Hvem siger, at vi ikke kunne skabe de samme grundvilkår udenfor brokvarterene? Byens grænser har jo altid været til forhandling, hvorfor kan de ikke fortsat være det?

I den forbindelse er en nylig kortlægning af de vigtigste faktorer i danskernes valg af bopæl værd at bide mærke i.

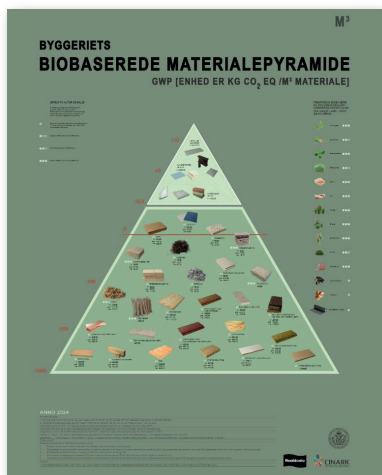


Københavns forventede befolkningsudvikling fordelt på aldersgruppe  
Kilde: Boligredøgørelsen 2023 (Københavns kommune, 2023)

Den peger på, at danskerne langt hen ad vejen efterspørger de samme kvaliteter, nemlig nærhed til både natur og bymiljøer, uanset om de bor i eller uden for de store byer (Realdania/Bolius, 2023). Så når storbyens kvaliteter efterspørgeres i de mindre byer og de mindre byers kvaliteter efterspørgeres i storbyerne, så fristes man til at spørge, om det egentlig giver mening at differentiere mellem de to? Eller er det på tide, at genforhandle byens grænser og se lidt længere ud end brokvarterenes grænser, så byen bedre kan imødekomme fremtidens omskiftelige boligbehov?

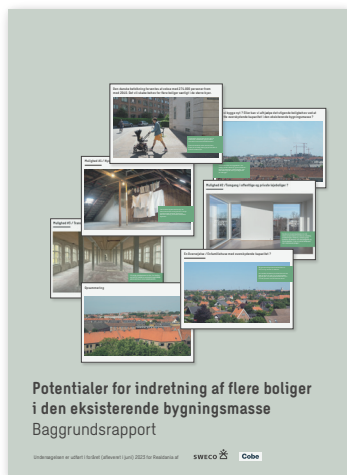
I det følgende giver vi et bud på hvordan vi kan skabe dels en by og dels en natur i bedre socioøkologisk balance, hvorefter vi foreslår tre dogmer, som måske kan hjælpe os til at skabe bedre, mere adaptive og ressourceoptimerede vækstbetingelser for vores fremtidige hovedstad.

Fremtidens byggeri skal være biobaseret!



Byggeriets biobaserede materialepyramide (CINARK, 2024)

Der er masser af plads i vores byer!



Potentialer for indretning af flere boliger i den eksisterende bygningsmasse Baggrundsrapport (SWECO/Realdania, 2023)

Nærhed til arbejde vægtes ikke højt ved valg af bopæl!



Danskerne i det byggede miljø (Bolius/Realdania, 2022)

Når storbyens kvaliteter efterspørges i de mindre byer og de mindre byers kvaliteter efterspørges i storbyerne, fristes man til at spørge, om det egentlig giver mening at differentiere mellem de to?



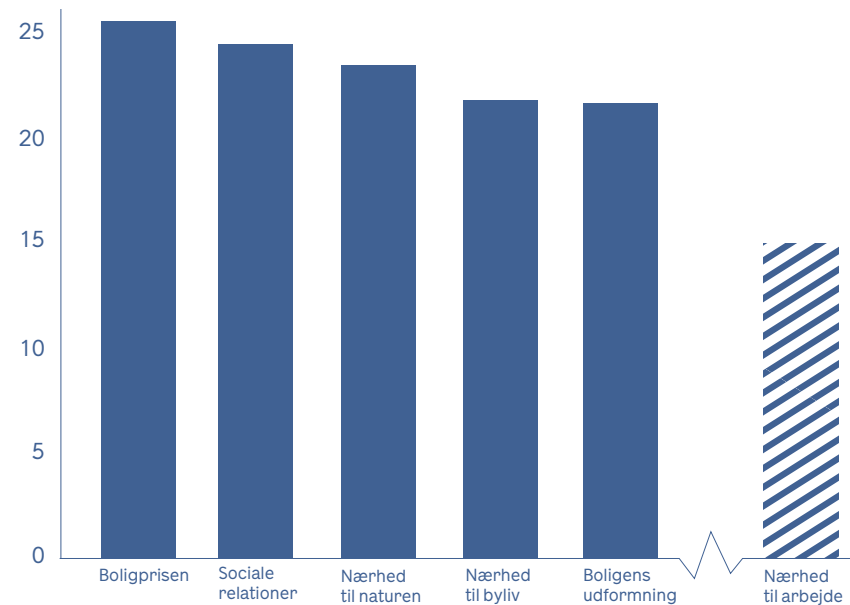
De 5 udvalgte forslag i konkurrencen om Fingerplanen 2.0 (Arkitektforeningen, endelig afgørelse januar 2025)

# Byudvikling / En by ude af balance

At Fingerplanen har overlevet alle disse år på trods af gentagne revisioners systematiske udhuling, er faktisk lidt af et mirakel. Men den står også noget hulkindet tilbage med både bolig- og naturkvaliteter skævere fordelt end nogensinde. Set i det lys kan det ikke undre at den sociale ulighed i Hovedstaden er højere end nogensinde. Målt på GINI-koefficienten er uligheden næsten dobbelt så stor langs nordkysten end langs sydkysten. Et billede, som de gennemsnitlige kvadratmeterpriserne også understøtter (BUILD, 2024).

Det er altså klart, at vi har brug for at fordele investeringerne mest muligt, hvis vi vil have en hovedstad i bedre social balance. Skiftende regeringer har da også forsøgt med en storstilet udflytning af statslige arbejdspladser. Tiden vil vise, om der vil være en mærkbar effekt at spore, men når man ser på, hvor lavt rangeret nærhed til arbejde er på listen over danskernes mest efterspurgte boligkvaliteter, kan man godt blive i tvivl. Faktisk er under 10% af de mennesker, der er flyttet fra 2018 til 2020, flyttet på grund af arbejde (Fremforsk, 2021). Og uden at drage en direkte sammenligning, så lad os nøjes med at konstatere, at Hovedstaden siden udflytningen kun har oplevet en øget ulighed og en større pendling i ud af København.

Men hvad nu hvis vi prøvede at skrue på de knapper, som rent faktisk har en betydning for folks valg af bopæl, som eksempelvis at skabe mere fleksible boliger med flere bolignære naturkvaliteter og levende bymiljøer (Realdania/Bolius, 2023)? Det ville kræve, at vi igen begynder at planlægge regionalt og håndtere det samlede boligbehov på tværs af kommunegrænser. Et oplagt sted at starte kunne være at lave fælles befolkningsfremskrivninger gældende for alle hovedstadens kommuner, fremfor at hver kommune som i dag laver deres egen. Når Hovedstadsområdet allerede fungerer som et sammenhængende boligmarked, er det ikke på tide, vi også behandler det som et sådant?



Vigtigste årsager til danskernes valg af bopæl.  
Kilde: Danskerne i det byggede miljø (Realdania/Bolius, 2023)

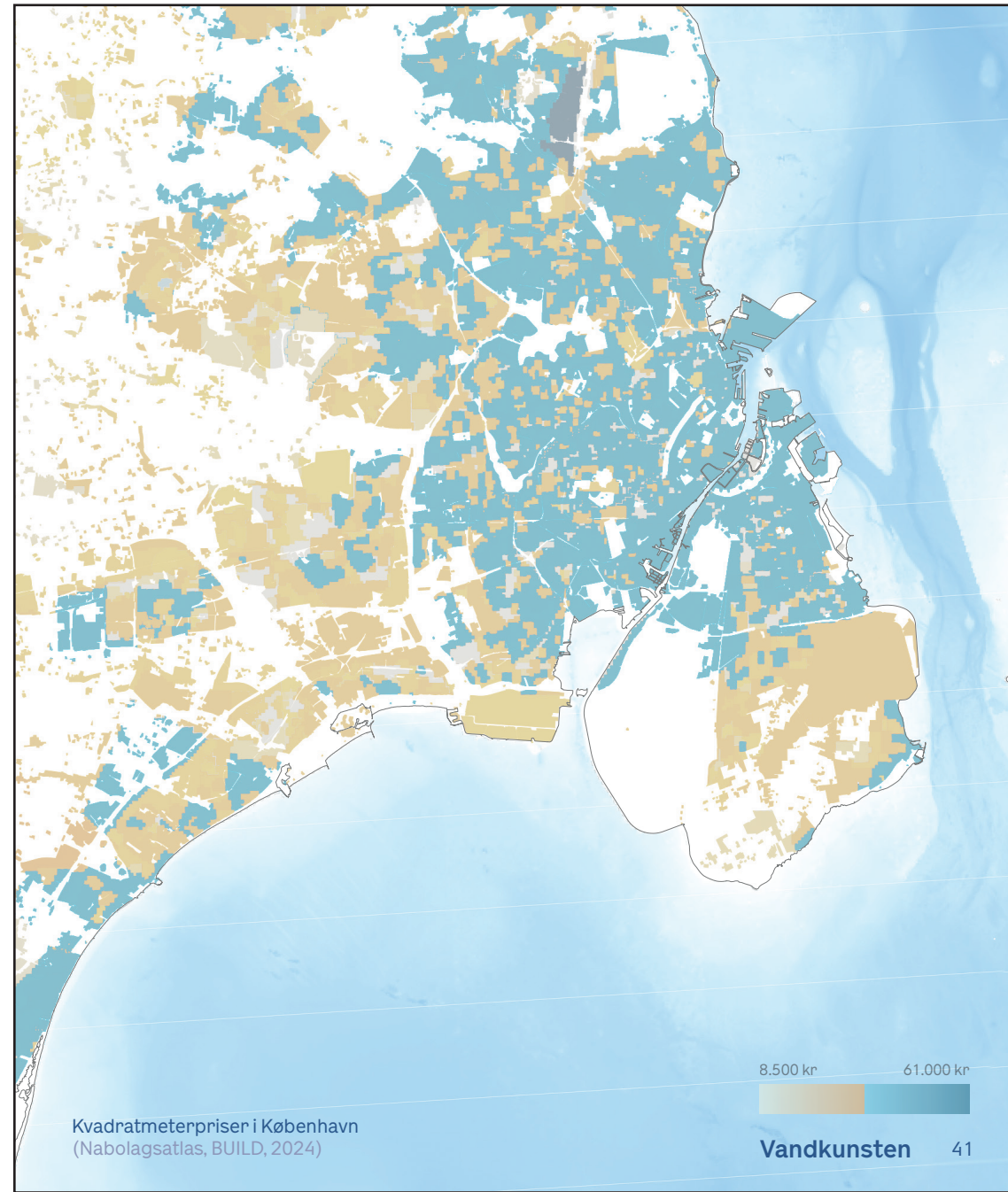
**Hvad nu hvis vi prøvede at skrue på de knapper, som rent faktisk har en betydning for folks valg af bopæl, som eksempelvis at skabe mere fleksible boliger med flere bolignære naturkvaliteter og levende bymiljøer?**





En fortælling om to byer:  
Hvordan får vi bugt med den  
socioøkonomiske berlinermur?

**Når hovedstadsområdet allerede fungerer som et sammenhængende boligmarked, så er det ikke på tide, vi også behandler det som et sådant?**

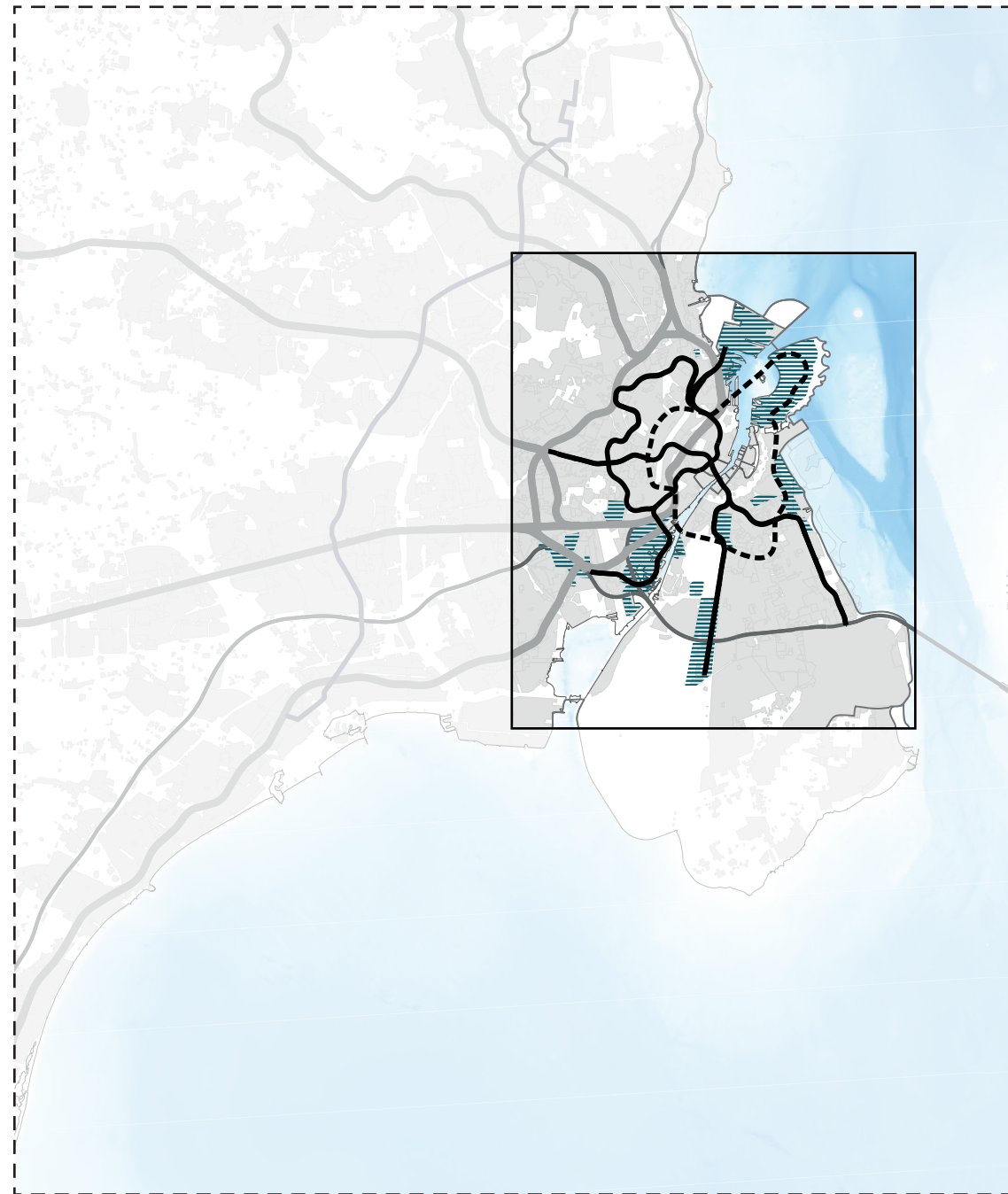


# Byudvikling / Hvordan får vi en by i bedre balance?

## Version 1.0

Vi prioriterer at indvinde nyt land i Øresund for fortsat at kunne skabe flere nye, attraktive byggegrunde, som kan sælges til højest bydende for dermed at kunne finansiere en havnetunnel og en metrolinie derud.

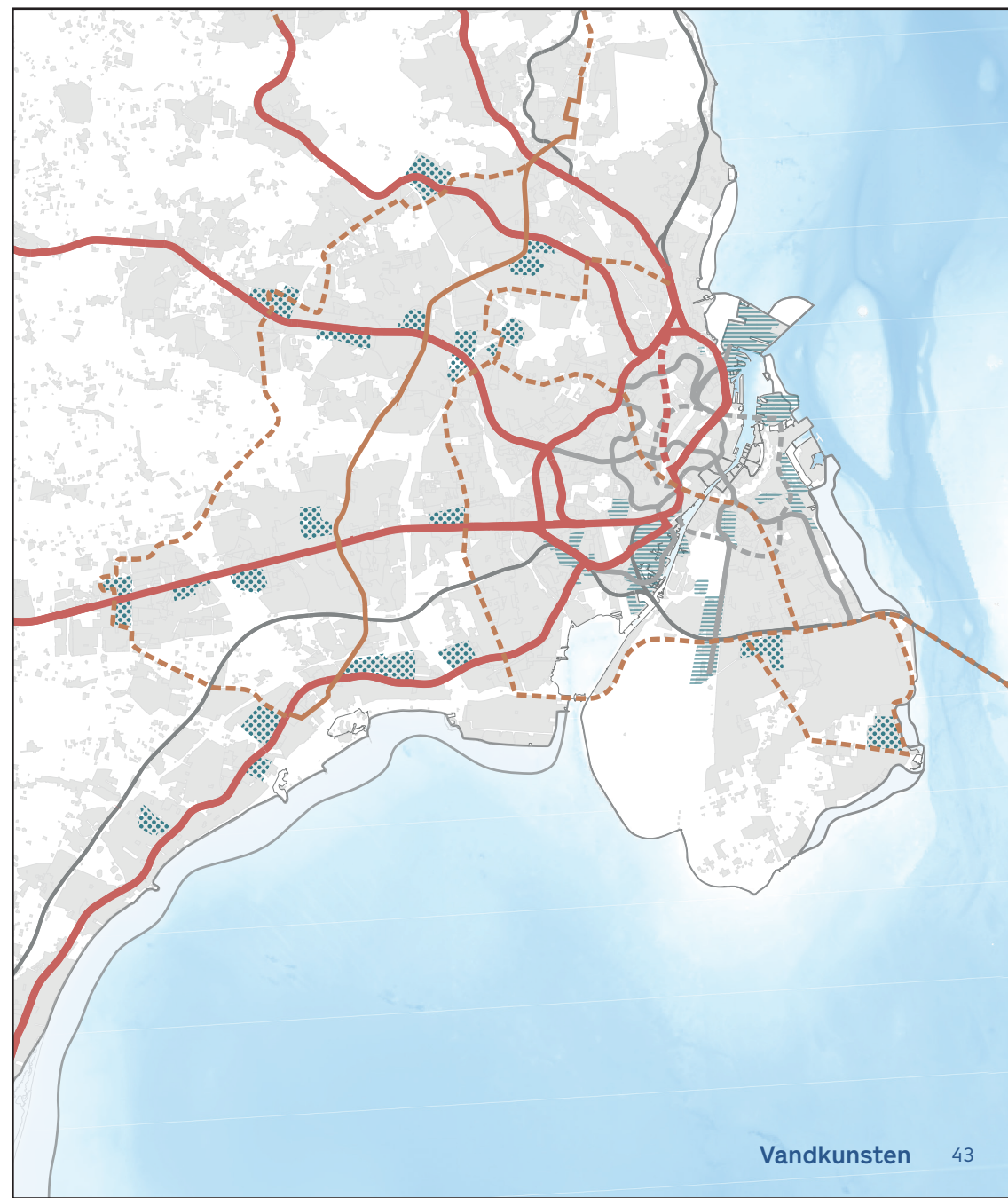
- S-togsforbindelser
- Metro
- - - Ny metro
- Lokal-/regionaltog
- ▨ Nybyg



## Version 2.0

Hvad nu hvis vi prioriterede at investere i stationsnær for-tætning langs den nye, opgraderede kollektive infrastrukt-ur? Altså der, hvor investeringerne her og nu ville være til gavn for flest og de samfundsøkonomiske effekter pr. inve-steret krone derfor sandsynligvis ville være størst?

- S-togsforbindelse
- Ny eksprestunnel
- Letbane
- Ny BRT-forbindelse
- Metro
- Ny metro
- Lokal-/regionaltog
- Nybyg
- Ombyg og tilbyg



# Byudvikling / En natur ude af balance

Hvis vi skal nå de mål for naturbeskyttelse, som vi gennem EU har forpligtet os til, så kommer vi ikke udenom en radikal omlægning af vores landskaber. Ifølge Biodiversitetsrådet handler det først og fremmest om at skabe flest muligt store sammenhængende naturområder, som kan fungere som biodiversitetskorrider og skabe udveksling mellem arterne (Biodiversitetsrådet, 2022).

Dette vil desuden, som Klimarådet for nyligt påpegede, kunne fungere som klimasikring i forhold til håndtering af regnvand og samtidig skabe et rekreativt netværk til gavn for alle beboerne i hele Hovedstaden. Både mennesker og dyr (Klimarådet, 2024).

I betragtning af, at nærhed til natur rangerer højt på danskerens liste over prioriterede boligkvaliteter ville vi altså dermed både kunne skabe en Hovedstad ikke kun i bedre klimatisk og økologisk, men også i bedre social balance.

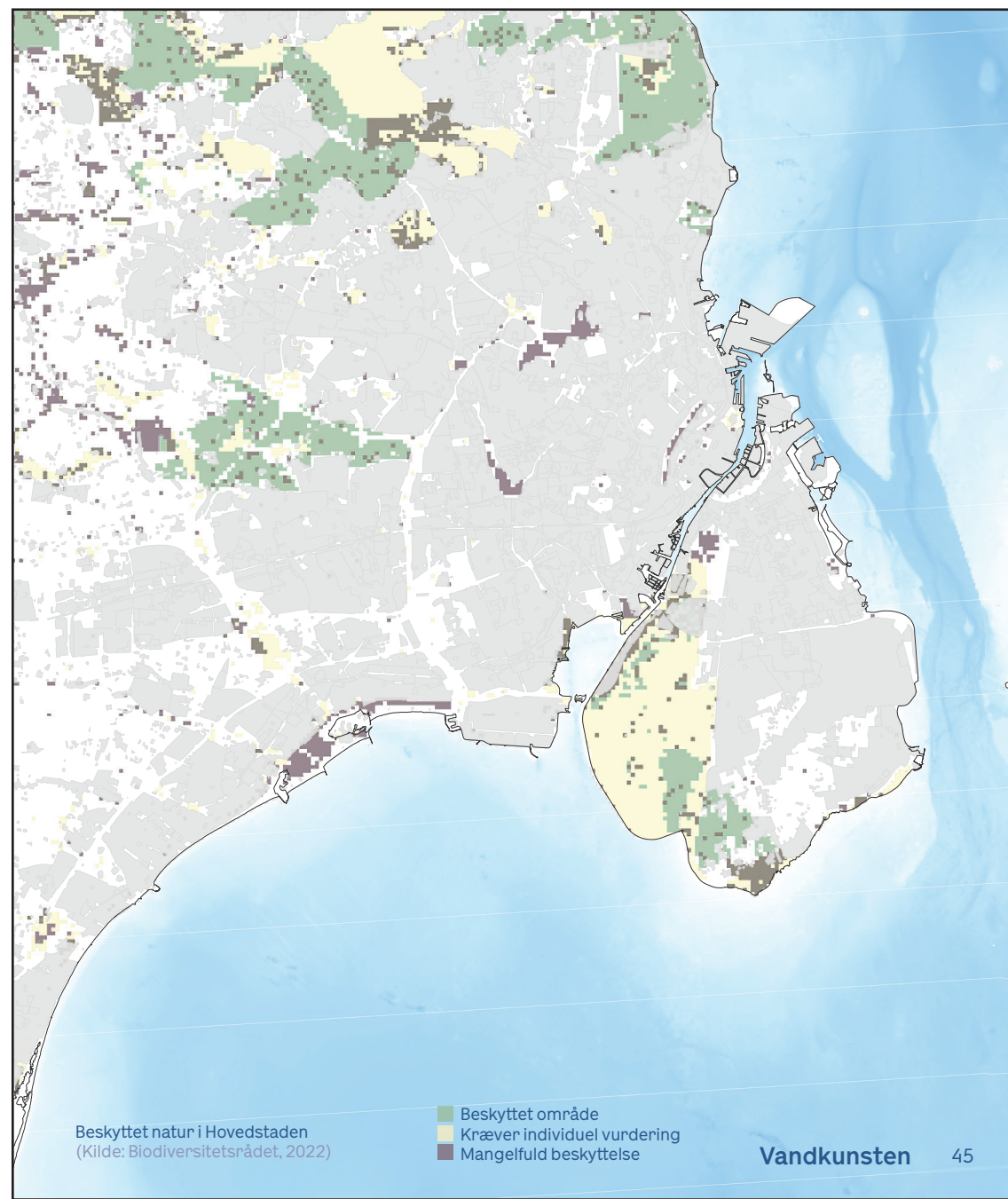
Det var faktisk netop det, man ønskede at opnå med Køge Bugt Strandpark. Her læste man landskabet og forøgede de eksisterende sandbanker i den lavvandede bugt for dermed at skabe et inddæmmet strandengsareal. På den måde slog man to fluer med et smæk og opnåede både stormflodsbeskyttelse for den lavtliggende bebyggelse langs bugten og man tilføjede store naturværdier til et område, som ellers ikke mange bynære naturområder havde.



Vi har under 2% beskyttet natur i Danmark...



...der er et stykke vej til de 30% med 10% under streng beskyttelse, som vi har lovet EU, at vi nok skal skaffe.



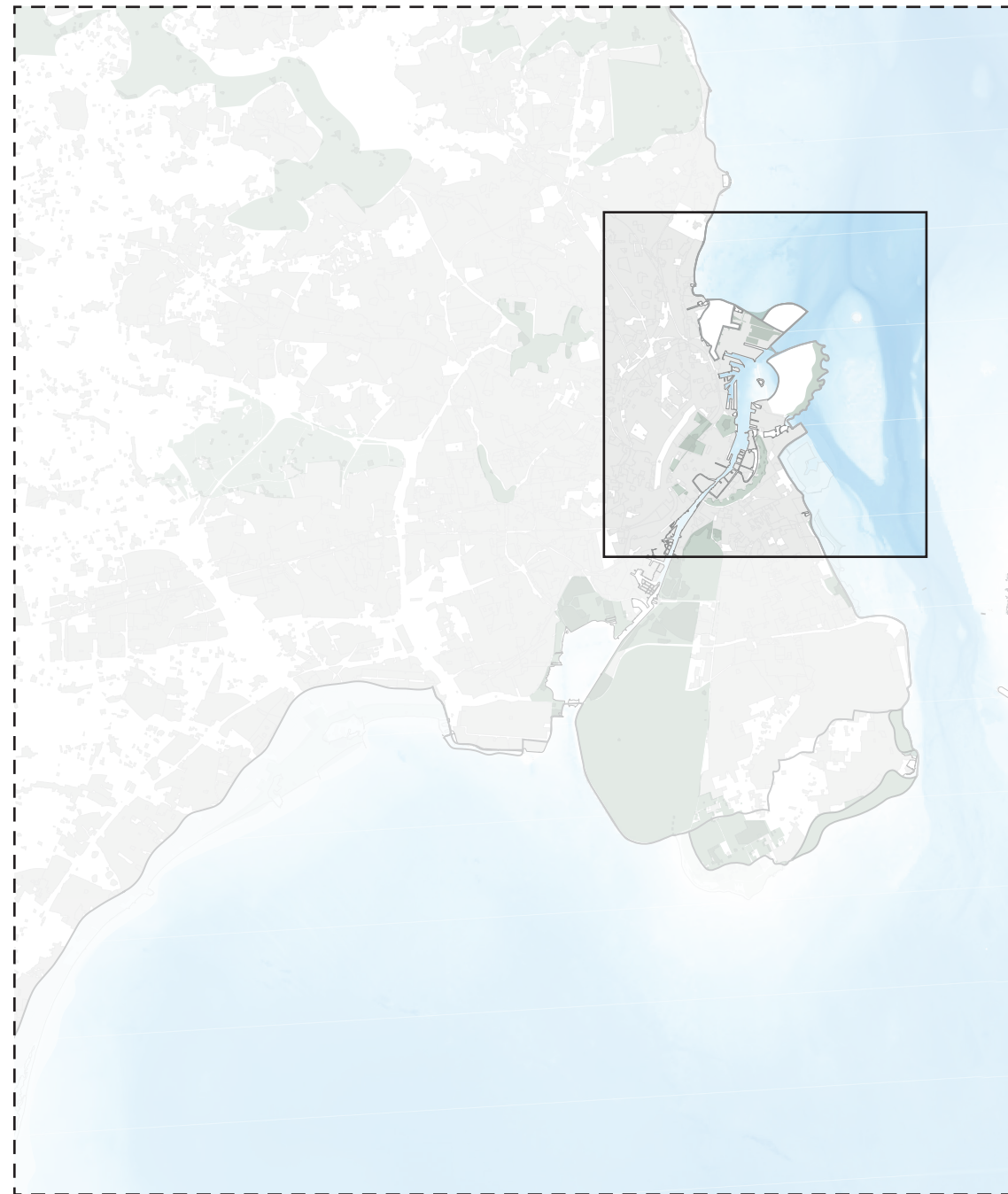
Beskyttet natur i Hovedstaden  
(Kilde: Biodiversitetsrådet, 2022)

- Beskyttet område
- Kræver individuel vurdering
- Mangelfuld beskyttelse

# Byudvikling / Hvordan får vi en natur i bedre balance?

## Version 1.0

Vi prioriterer at anlægge et kystlandskab langs de nye byudviklingsområder i Nordhavn og ved Lynetteholmen. Landskabet er som udgangspunkt offentligt, men har også det formål at gøre det mere attraktivt at flytte derud, hvilket vil øge grundpriserne og dermed også afkastet på investeringen.



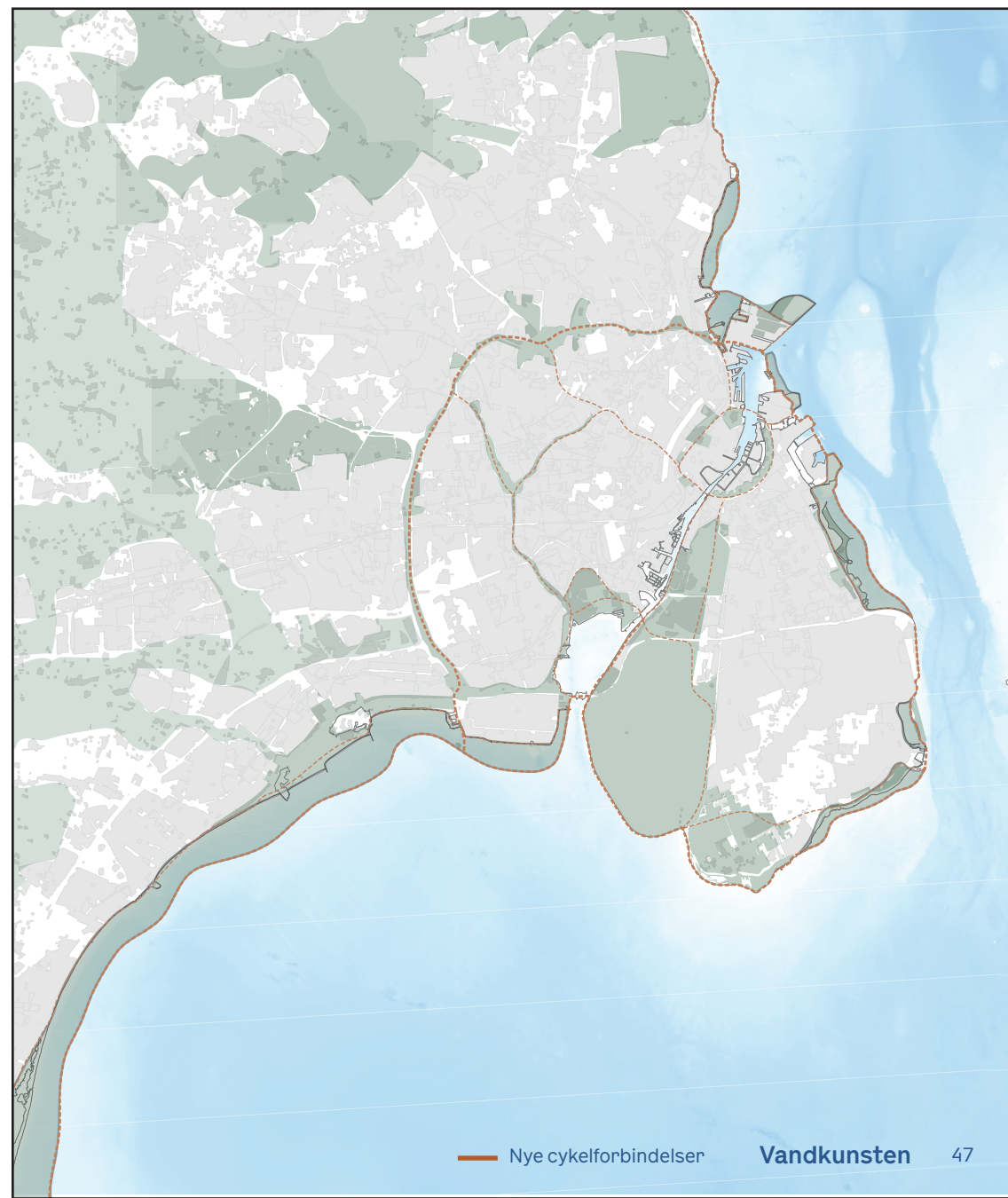
## Version 2.0

Hvad hvis vi forbandt og udbredte Hovedstadens bynære naturområder for derved at skabe et netværk af grønne og blå landskabskorridorer, der kan udvide Fingerplanens grønne kiler og dermed udligne den ulige fordeling af naturkvaliteter i Hovedstaden?

Hvad nu hvis vi kunne styrke cykelkulturen i Hovedstaden ved at anlægge et nyt netværk af rekreative cykelstier, som kunne aktivere og forbinde de eksisterende og nye naturområder?

Hvad nu hvis dette nye grønne netværk ville kunne hjælpe med at håndtere både de øgede mængder regnvand og det stigende grundvand, sikre udveksling mellem arterne ved at forbinde eksisterende naturområder og samtidig trække naturen helt ind i byerne?

Og hvad nu hvis Hovedstadens nye blå-grønne netværk samtidig kunne hjælpe Danmark på vej med at nå de naturbeskyttelsesmålsætninger, som vi har forpligtet os til gennem EU?



# Byudvikling / Dogme #1: Lad os ændre spillereglerne

Den har vist sig overordentlig slidstærk, parcelhusdrømmen. Mere end hver anden dansker bor i dag i et parcelhus, og for mange af dem er det helt synonymt med det gode liv. Faktisk er det også ifølge boligforsker Mette Mechlenborg for de fleste danskere selve symbolet på vores kontrakt med velfærdssamfundet. Men samtidig er det gennemsnitlige parcelhus siden 1960 blevet næsten dobbelt så stort, og hvor det oprindeligt var tiltænkt en (kerne)familie på 4, så bliver det i dag i gennemsnit kun beboet af 2,6 personer. Så for den anden halvdel af danskerne, der ikke selv bor i et, er parcelhuset i stigende grad blevet et (yndlings)hadeobjekt synonymt med klimabelastning.

Men samtidig er der noget i gang. For som en nylig undersøgelse har vist, så vil en stor andel af danskerne gerne flytte til en mere bæredygtig bolig, næste gang de skal flytte - de vil bare ikke betale ekstra for det (Exometric, 2023). Så hvis vi ønsker et boligmarked i bedre balance, har vi brug for at finde nogle økonomisk attraktive alternativer til parcelhusdrømmen, som er langt mindre arealkrævende og klimabelastende.

Hvad nu hvis en boligpolitisk trepart satte sig sammen og formulerede en ny boliglov, som havde til formål at skabe bedre rammer for netop det? En bred og ambitiøs boliglovgivningspakke med det formål at balancere forskellige økonomiske incitamenter til eksempelvis fortætning og udstykning af parcelhusgrunde med eksempelvis skat på overskud ved boligsalg og bopælspligt.

Helt i tråd med den udvikling som landbruget i disse år står overfor, så vil en sådan radikal overhaling af vores boligpolitik kræve en grundlæggende omstrukturering af vores boligmarked og de økonomiske modeller, som har domineret det gennem årtier. Og ja, det vil kræve, at de store udviklere omstiller sig, men det behøver ikke være en dårlig forretning. Der er talrige eksempler på konventionelle landbrugsbedrifter, der har omlagt til økologisk jordbrug med et positivt resultat på bundlinjen.

## **Mod et boligmarked i bedre socio-økologisk balance, indenfor de planetære grænser**

- Der fortættes stationsnært og efter 'Bevar eller forklar'-princippet eller på i forvejen bebyggede eller befæstede arealer.
- Stationsnærheden indskrænkes til 600 meter, for at skabe flere mere kompakte, funktionsblandede 15-minutters-byer. Der udvikles klynger, der understøtter arbejdspladser og blandet by.
- Der indføres økonomiske incitamenter med henblik på at parcelhuse på 150 m<sup>2</sup> eller mere i fremtiden kommer til at blive beboet af 4 personer eller flere.
- Fortætning af parcelhusområder tilskyndes ved at tildele en højere byggeret til udbygninger for flere end én husstand i form af eksempelvis flergenerationsboliger, bofællesskaber og lignende.
- Udstykning af eksisterende parcelhusgrunde tilskyndes gennem ny tilskud- og fradragssordning.
- Eksisterende boliger skal kunne opdeles til flere husstande og kommunen kan stille garanti ved samkøb.
- Fællesfaciliteter til brug for hele kvarteret subsidieres ved både om- og tilbygning samt nybyggeri gennem ny kommunal tilskudsordning.
- En ny statslånsordning indføres specifikt med henblik på at øge efterspørgslen efter mere klimavenlige boligformer.
- Alt overskud ved boligsalg beskattes og skattefordele i forbindelse med lejlighedskøb afskaffes.
- Den kvalificerende borgerinddragelse skal styrkes, fra folkeskolen til embedsværket. Det skal være en naturlig del af det at være samfundsborger i Danmark.



Men vi kan jo nok alligevel ikke sætte vores lid til at markedet af sig selv vil opgive en ellers profitabel forretningsmodel. Der vil sandsynligvis blive brug for en hjælpende hånd, og her kan vi lære af statslånsordningen.

Den blev til i en krisetid i 1939 som en del af Kanslergadeforliget og gennem 25 år gjorde staten i stand til at sætte krav til nyt boligbyggeri mod løfte om statsstøtte. Statslånsordningen blev øjeblikkeligt en enorm succes. Den førte til nogle af de mest berømte mesterværker i moderne dansk arkitekturhistorie og som resultat boede efterspørgslen efter parcelhuse i årtierne derefter. Ordningen viste altså hvordan en lille ændring i lovgivningen kan ændre folks boligpræferencer gennem det gode eksempls magt.

Nu er der nok ikke mange arkitekter i dag, der som dengang mener, at parcelhuset med sit massive klimaaftryk er fremtidens boform. Men hvad nu hvis man skræddersyede en ny statslånsordning efter de boformer, der har det mindst mulige klimaaftryk? Det er ikke svært at forestille sig hvilken kreativ drivkraft det ville være i en branche, som allerede går og sukker efter en mere ambitiøs klimalovgivning indenfor byggesektoren.

Der er altså allerede noget i gang. Danskerne er klar til forandring og en hel generation af socialt- og klimabevindte arkitekter står klar til at hjælpe. De mangler bare det lille skub, som en statslånsordning kunne give. Og gennem en decentral regional byggeudstilling kunne vi måske, ligesom det lykkedes dengang, udvide vores kollektive forestillinger om ikke bare det gode liv – i bedre socioøkologisk balance.

## Drømmene om det gode liv

### De nye statslånsboliger



### En regional byggeudstilling



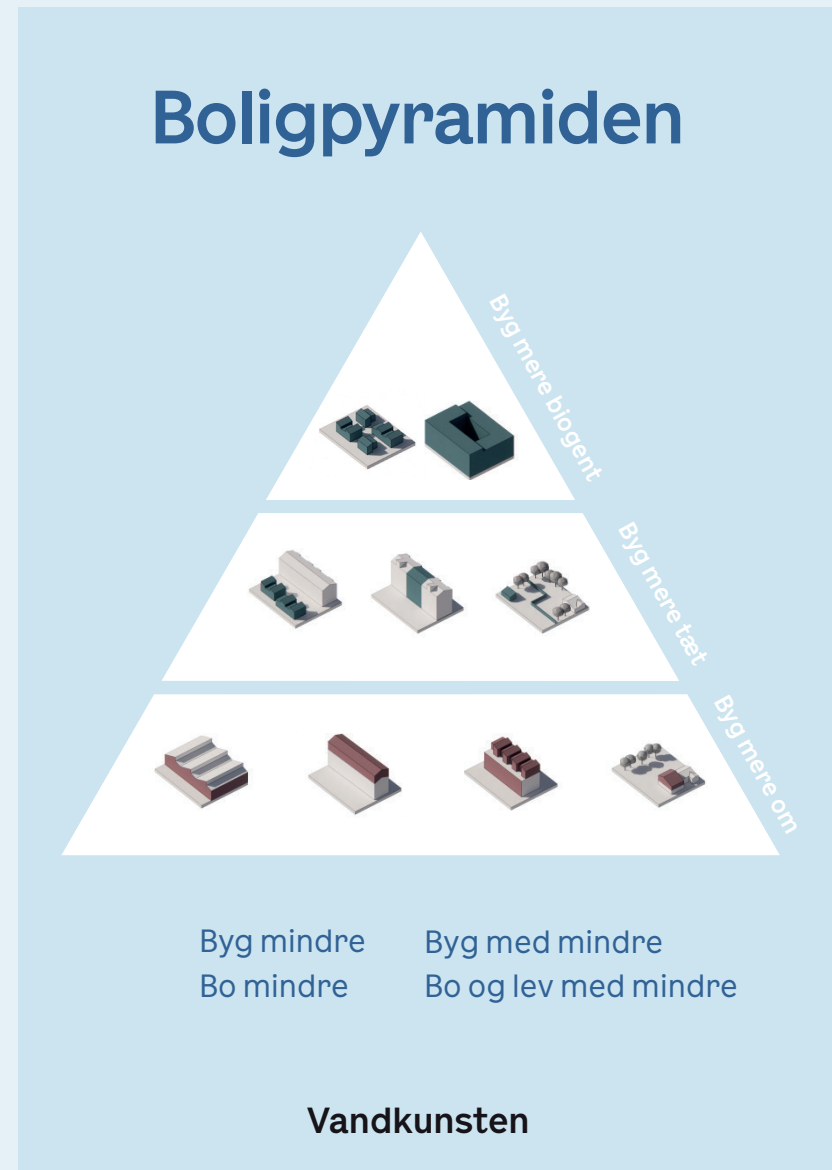
# Byudvikling / Dogme #2: Lad os finde nye måder at bygge på

Hvad nu hvis vi kunne skabe et mere socialt, økonomisk og klimamæssigt bæredygtigt boligmarked, hvor mange forskellige udviklere alle bidrog til at skabe et langt større, mere varieret boligudbud end det vi kender i dag? Et boligmarked, som i langt højere grad afspejlede fremtidens skiftende behov og præferencer, og som måske på sigt kunne bringe os tættere på de planetære grænser - og måske også på hinanden og naturen.

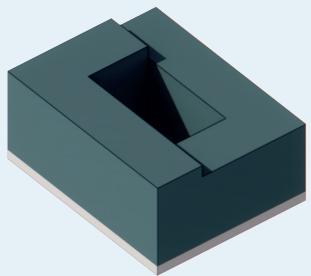
Hvad nu hvis vi ved at tilbyde alternative finansieringsmodeller kunne skabe ny grobund for alternative og mindre udviklere? Udviklere der kan og vil revitalisere de eksisterende bykerner, nænsomt og med afsæt i den lokale egenart. Udviklere, der kan og vil transformere og rovere både i den tætte by, omkring stationsknudepunkter og i eksisterende parcelhusområder - med rum for nye kulturattraktioner og meget mere byliv. Udviklere, der kan og vil skabe rum for flere bo-og byggefællesskaber, andelsforeninger i transformerede eksisterende bygninger - kompaktboliger og dobbelthuse og generationsboliger på udmatrikulerede parcelhusgrunde?

Hvad nu hvis vi kunne gå fra ligusterfascisme til ligusterfuturisme? Så parcelhuset kunne gå fra at være billedet på klimabelastende byggeri til at blive billedet på klimabevidst byggeri?

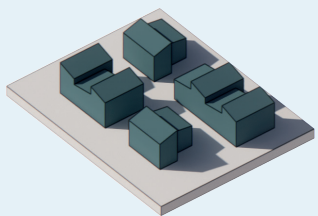
Ligesom med køderstatningen i supermarkedet, skal der naturligvis stadig være plads til de gamle udviklingsmodeller i begrænset omfang, i hvert fald i en overgang. Men her sættes der skærpede krav til materialeforbrug, som enten skal være genbrugs- eller biogene materialer.



## Byg mere biogent

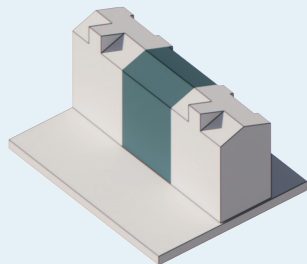


**Type:** Nybyggede boligblokke  
**Bygherre:** Byggefællesskaber, private ejendomsudviklere

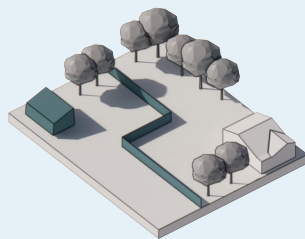


**Type:** Tæt-lav/klyngehuse  
**Bygherre:** Byggefællesskaber, ejer- og andelsforeninger, private ejendomsudviklere

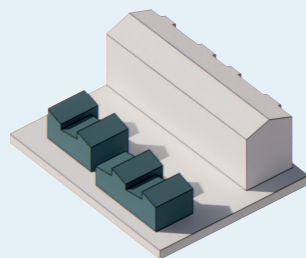
## Byg mere tæt



**Type:** Urbane udfyldbygninger  
**Bygherre:** Byggefællesskaber, ejer- og andelsforeninger, private ejendomsudviklere

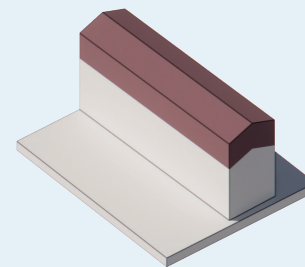


**Type:** Kompaktboliger på udmatrikulerede parcelhusgrunde  
**Bygherre:** Private grundejere

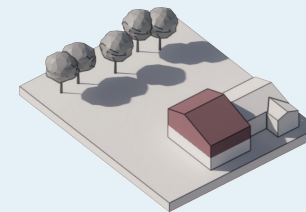


**Type:** Rækkehuse  
**Bygherre:** Alment, ejer- og andelsforeninger, private ejendomsudviklere

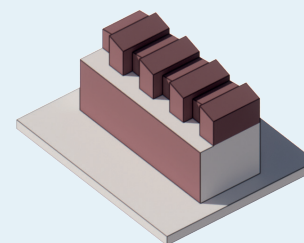
## Byg mere om



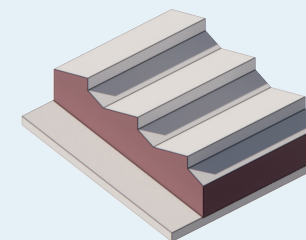
**Type:** Tagboliger  
**Bygherre:** Alment, ejer- og andelsforeninger, private ejendomsudviklere



**Type:** Transformerede enfamiliehuse  
**Bygherre:** Private grundejere



**Type:** Ombyggede erhvervslokaler  
**Bygherre:** Byggefællesskaber, private ejendomsudviklere



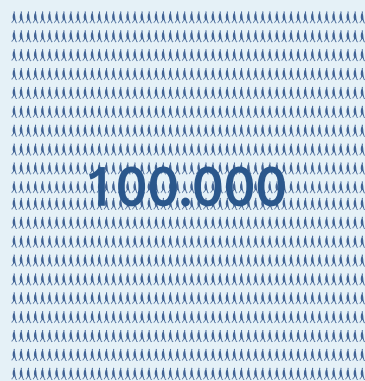
**Type:** Ombyggede industribygninger  
**Bygherre:** Byggefællesskaber, private ejendomsudviklere

# Byudvikling / Dogme #3: Lad os bygge der, hvor der er plads

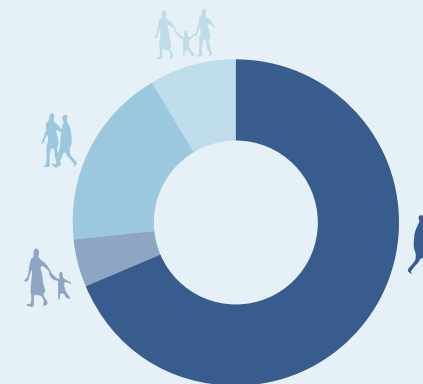
Selvom havspejlsstigninger kan virke mere presserende nu og her, så er den fremtidige beboersammensætning potentielt en tilsvarende udfordring for vores fremtidige hovedstad. Det er de dalende fødselstal, som har stjålet overskrifterne på det seneste, men de er kun en del af billedet. Mindst lige så alarmerende er den såkaldte 'sølv-tsunami', det stigende antal især enlige ældre. Det er en tendens, der tydeligt afspejles i Københavns kommunes seneste boligredegørelse. Ud af de 100.000 flere københavnere, som forventes frem mod 2050 antages det, at omkring 2/3 vil være enlige uden børn og at langt størstedelen heraf vil være ældre over 65. Dertil kommer, at vi lever både længere og i flere forskellige familiekonstellationer end tidligere. Det skaber nye forudsætninger, som skaber nye behov men også en efterspørgsel efter helt forskellige boligkvaliteter og arealbehov alt afhængig af, hvor man befinder sig i sin boligkarriere.

Så der er med andre ord behov for en langt større fleksibilitet på vores boligmarked. Meget større end pensionskasserne og de andre store udviklere i dag kan levere. Men som en nylig arealundersøgelse konkluderer, så er der heldigvis masser af plads i den eksisterende bygningsmasse. Et særligt potentiale ligger i opdelingen af eksisterende parcelhuse med beboere på det fjerde trin i boligkarrieren. I dette og flere andre tilfælde står den nuværende lovgivning dog i vejen for optimal udnyttelse.

Hvad nu hvis vi fjernede de lovgivningsmæssige ben-spænd og lavede en koordineret kortlægning af fortætningspotentialet i hele Hovedstaden, dels i den eksisterende bygningsmasse og i områderne omkring nuværende og evt. fremtidige S-togstationer? I samspil med de tværkommunale befolkningsfremskrivninger ville det gøre de enkelte kommuner langt bedre i stand til at rækkefølgeplanlægge og løse fremtidens foranderlige boligbehov.



Forventet befolkningstilvækst i København 2023-2050 (Boligredøgørelsen 2023)



Fremskrevet udvikling i familier efter type 2023-2050 (Boligredøgørelsen 2023)

	Første bolig	Anden bolig	Tredje bolig	Fjerde bolig	Femte bolig
Boligtype					
Boligkvaliteter	Meget lidt plads Meget fællesskab Nærhed til byliv	Lidt mere plads Mindre fællesskab Nærhed til byliv	Meget mere plads Mere fællesskab Nærhed til byliv og natur	Mindre plads Endnu mere fællesskab Nærhed til byliv og natur	Tilgængelighed Ro og omsorg Nærhed natur
De nye livsfaser					

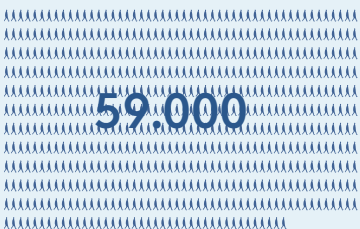
# Byg mere biogent

## Igangværende og planlagt boligbyggeri i København

(Kilde: Kommuneplan 2024)



59.000



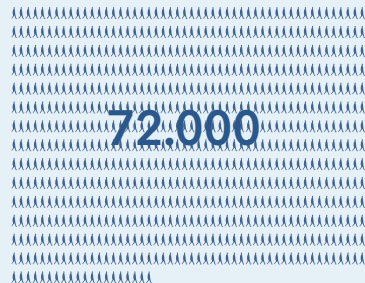
# Byg mere tæt

## Fortætning langs Letbaneringen

(Kilde: KUBEN, 2020)



72.000



(Baseret på den gennemsnitlige størrelse af en husstand i København)

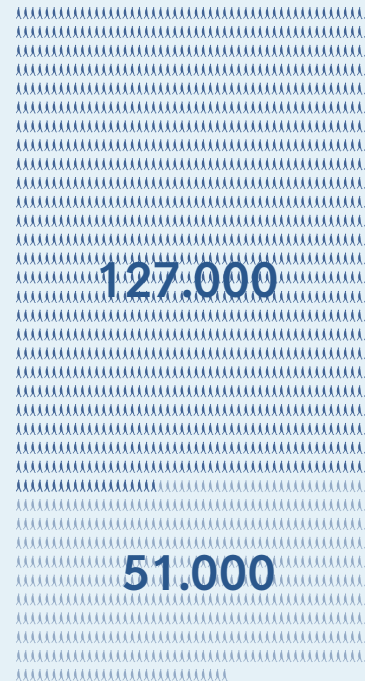
...plus et nogenlunde tilsvarende areal til stationsnært erhverv.

## Fortætning langs S-togsnettet

(Kilde: Otto Anker Nielsen, 2024)



127.000



(Baseret på den forventede tæthed på Lynetteholmen)

...plus ikke kortlagt potentiale for fortætning langs de planlagte nye BRT-forbindelser.

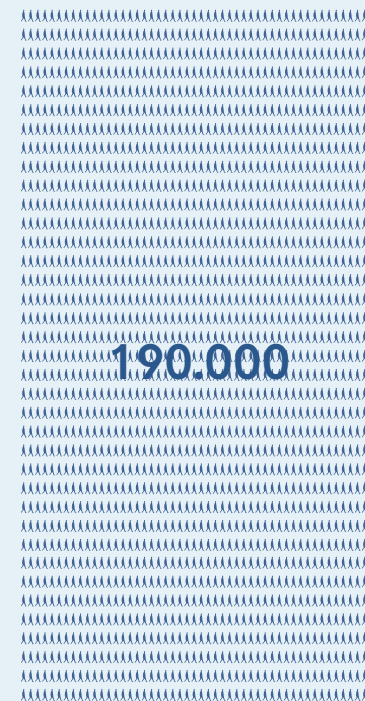
# Byg mere om

## Omdannelse af parcelhuse i hele Hovedstaden

(Kilde: Danmarks Statistik, BOL201, 2024)



190.000



(Baseret på den gennemsnitlige størrelse på en husstand i et parcelhus)

## Tomme boliger/ bopælspligt i København

(Kilde: SWECO, 2023)



4.250



## Konverterbart erhverv i København

(Kilde: SWECO, 2023)



2.550



## Tagboliger i København

(Kilde: SWECO, 2023)



4.000



...plus ikke kortlagt potentiale for ombygning i de øvrige hovedstadskommuner.

# København 2070 /

## Hovedstadens ressourceoptimerede, fleksible byudvikling



Vi havde aldrig haft råd til en lejlighed i byen, hvis ikke det havde været for det byggefællesskab, vi fik støtte til at starte op!

Hvor fedt at vi kunne få lov til at starte vores eget bofællesskab, og så endda med et statsstøtte!

Der var lige akkurat plads til vores statslåns hus på den lille byggetomt, der engang var en parkeringsplads!

Den lille taglejlighed er helt perfekt som studiebolig!

Tænk at vi endelig fik lov til at tage et fælleslån til at omdanne den gamle tomme lagerhal!

Endelig har jeg fået mulighed for at dele mit parcelhus op, så min datter kan flytte ind med sin familie!

Vi havde nok ikke kunnet blive boende, hvis ikke vi havde fået det statslån, til klimasikring af vores parcelhus.

Der er da intet provinsielt ved at bo her i provinsen!

Vi havde slet ikke brug for al den plads, skønt at vi nu kan leje underetagen ud!

Det er jo nok bare  
et spørgsmål om tid...



Vesterbro  
omkring år 1850

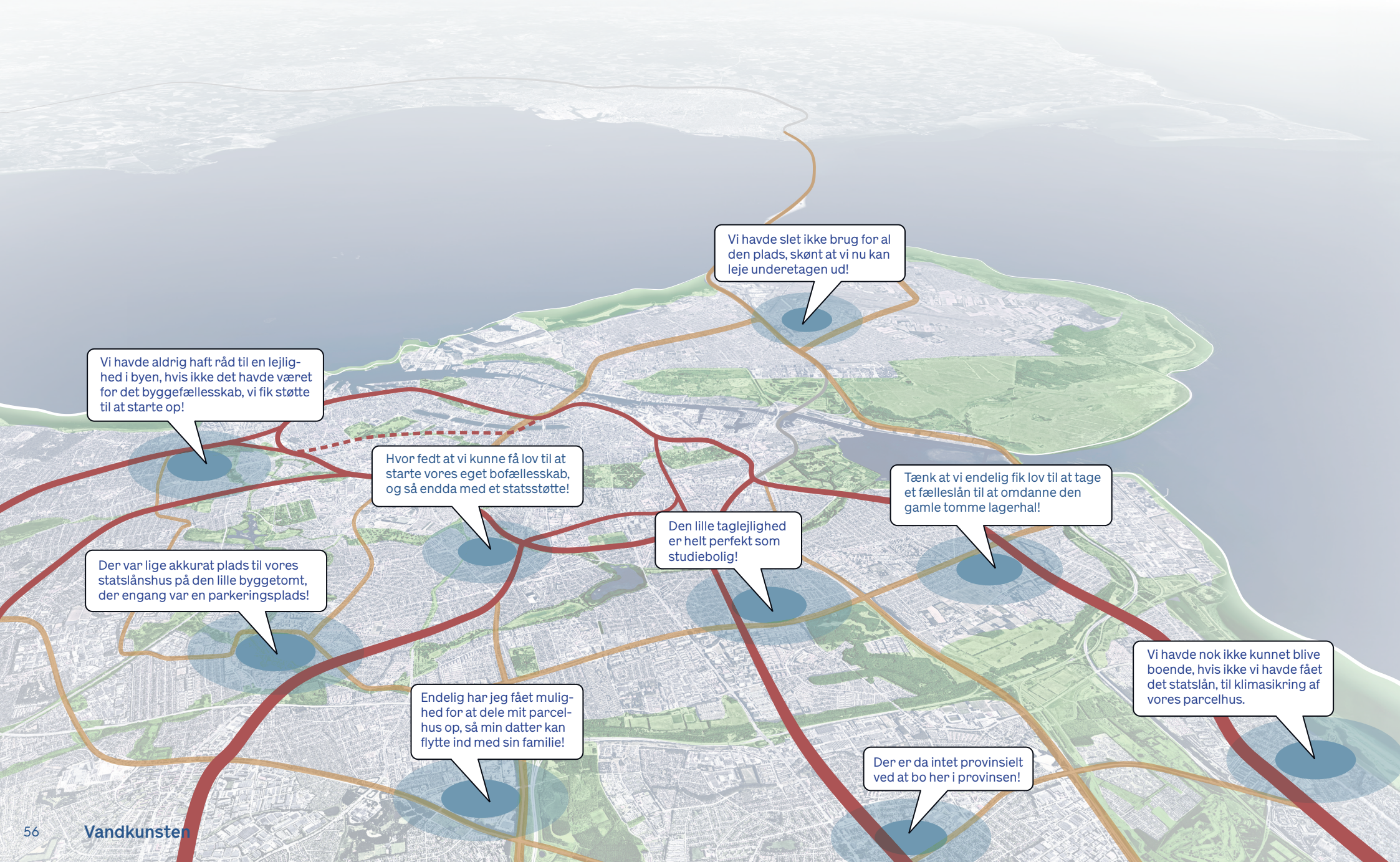
Tænk at der kunne være så  
herligt i Herlev?



Herlev  
omkring år 2100

# København 2070 /

## Mod en decentral byudvikling i miljømæssig og social balance



Vi havde aldrig haft råd til en lejlighed i byen, hvis ikke det havde været for det byggefællesskab, vi fik støtte til at starte op!

Vi havde slet ikke brug for al den plads, skønt at vi nu kan leje underetagen ud!

Hvor fedt at vi kunne få lov til at starte vores eget bofællesskab, og så endda med et statsstøtte!

Tænk at vi endelig fik lov til at tage et fælleslån til at omdanne den gamle tomme lagerhal!

Der var lige akkurat plads til vores statslåns hus på den lille byggetomt, der engang var en parkeringsplads!

Den lille taglejlighed er helt perfekt som studiebolig!

Endelig har jeg fået mulighed for at dele mit parcelhus op, så min datter kan flytte ind med sin familie!

Vi havde nok ikke kunnet blive boende, hvis ikke vi havde fået det statslån, til klimasikring af vores parcelhus.

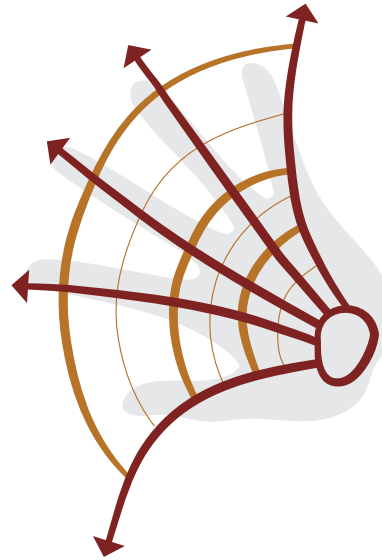
Der er da intet provinsielt ved at bo her i provinsen!



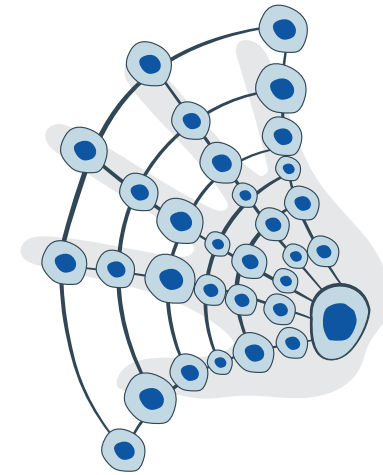
## Hvad nu hvis vi i stedet for et 'gratis' Kinderæg kunne få et tredobbelt Columbusæg?



- + **en fleksibel løsning**, der kan justeres løbende afhængig af havspejlsstigningen
- + beskyttelse af et i forvejen udpint havmiljø og **mere rekreativ natur til hele regionen**
- + **mere lokal jorddeponi i hele Hovedstaden** med mulighed for løbende påfyld



- + **en fleksibel løsning**, der kan justeres løbende afhængig af fremtidige transportmetoder og -behov
- + et bedre, mere attraktivt cykelnetværk vil **styrke cykelkulturen med øgede helbredseffekter for hele regionen**.
- + et vejnet, der er tilpasset byens nye grænser med **meget mere plads til cykler og kollektiv transport**.



- + **en fleksibel løsning**, der kan justeres løbende afhængig af befolkningsudviklingen.
- + en større blanding af funktioner og boformer vil kunne skabe **et regionalt netværk af 15-minutters-byer**.
- + større social udligning i hele regionen og **en Hovedstad i bedre socio-økologisk balance**.

# København 2070 / Lad os bygge videre på den viden, vi har

Vi mener, at vi har brug for at tilgå den forestående radikale omkalfatring af vores byer og landskaber med samme ydmyghed, som Egnspanrådet i sin tid tilgik opgaven med udarbejdelsen af Fingerplanen. Vel vidende at vi ikke har alle svarene, bygger vores forslag til version 2.0 for Hovedstadens udvikling videre på eksisterende viden og en række konkrete visionsoplæg, udarbejdet af forskellige kompetente organer og enkeltpersoner, heriblandt:

Den levende kyst - Visionsoplæg (Smith Innovation/Schønherr, 2021)  
Når stormfloderne rammer (DTU, 2024)  
Naturbaserede svar på havstigning, stormflod og kysterosion (Gertrud Jørgensen/Ole Fryd/Anna Aslaug Lund, 2023)  
Morgendagens Dragør (Arkitema/COWI, 2021)  
Stormflodssikring af København - Forundersøgelse (Rambøll/SLA, 2024)  
Stormflodsplan for København (COWI, 2017)

Points of Exchange (Robert Martin/Jaja, 2021)  
Mobilitetsplan 2024 (Movia, 2024)  
Fossilfri vejtrafik i 2030 (Københavns kommune, 2024)  
Trængselsafgifter i Hovedstadsområdet (Kommuneforum, 2009)  
Investeringsanalyse - Loop City (Incentive, 2017)  
Kollektiv trafik i yderområder (COWI, 2019)  
Niels Stange, SWECO

Potentialer for indretning af flere boliger i den eksisterende bygningsmasse (SWECO/Realdania, 2023)  
Fortætning i udvalgte stationsområder i Hovedstadsområdet (KUBEN, 2020)  
Renovering er bedst for klimaet (Realdania, 2024)  
Danskerne i det byggede miljø (Realdania, 2023)  
Kommunerapport 2023: Kampen om borgerne (Exometric, 2023)  
Fremtidens boligmarked i 2030 og 2035 (Fremforsk, 2021)  
Fremtidens parcelhuskvarter (Oxford Research/Terroir, 2013)

Naturbaserede byer (CONCITO, 2024)  
Biodiversitet i byggeri og byudvikling (Realdania, 2024)  
Fra tab til fremgang - beskyttet natur i Danmark i et internationalt perspektiv (Biodiversitetsrådet, 2022)  
Mere, bedre og større natur i Danmark (CMEC, 2024)  
Danmarks fremtidige arealanvendelse (Klimarådet, 2024)

## Tænk engang hvor meget mere vi ville kunne få, hvis lige vi tænkte os om en ekstra gang...



En ny 'voldpark', der beskytter hele Hovedstaden



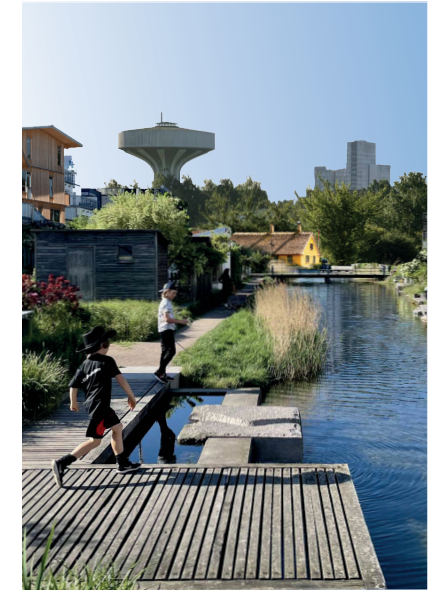
Nye centralt placerede bynære strandparker



Opgraderede og automatiserede S-tog



Hurtigbusser og supercykelstier langs indfaldsvejene



Forbundne, funktionsblandede 15-minutters byer